MOTO

RYZACJA
SPORT
TECHNIKA
TURYSTYKA



OFICJALNY ORGAN POLSKIEGO ZWIĄZKU MOTOCYKLOWEGO



Nr. 6-1938

Rok 8-my Cena numeru podwójnego 1 zł.

Motocykliści zrzeszeni otrzymują „MOTOCYKL i CYCLECAR" bezpłatnie

MOTOCYKL i CYCLECAR

MIESIĘCZNIK

OFICJALNY ORGAN POLSKIEGO ZWIĄZKU MOTOCYKLOWEGO, POŚWIĘCONY ZAGADNIENIOM MOTORYZACJI, TECHNIKI, SPORTU I TURYSTYKI MOTOCYKLOWEJ

Nr. 6 i 7 CZERWIEC — LIPIEC 1938 r.

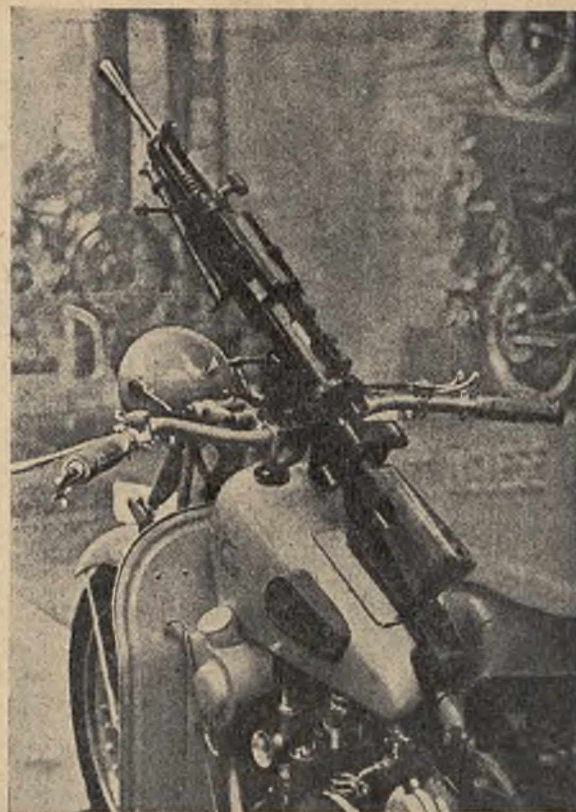
REDAKTOR — JERZY KULESZA. WYDAWCA — POLSKI ZWIĄZEK MOTOCYKLOWY.



Do artykułu: „Camping". *Zdjęcie: „Motor Cycling".*

JANUSZ GROT - STRZELECKI.

Szukajmy nowych dróg



Tegoroczne raidy motocyklowe: „Sto mil po Polsce" oraz „II Tatrzański raid P. K. M-mu", w których ilość zawodników cywilnych była de facto znikoma, nasunęły przypuszczenie, że prawdopodobnie istnieją jakieś przyczyny, oprócz wysokich, stosunkowo, kosztów uczestnictwa, które zniechęcają młodych zawodników do spróbowania swych sił i zdolności w tych zawodach.

Słuchając rozważań zawodników po imprezach i biorąc pod uwagę stan maszyn po raidach musimy dojść do wniosku, że na nasz skromny w istocie tabor motocyklowy, który bierze udział w zawodach, warunki raidowe są zbyt ciężkie i powodują w większości wypadków zniszczenie maszyny i wycofanie się na długo właściciela danej maszyny z czynnego udziału sportowego.

W tym wypadku nie możemy iść śladami zagranicznych naszych sąsiadów. Tam pomoc rządu, opieka nad zrzeszonym motocyklistą, potężna cyfra zawodników, taniość sprzętu i naprawy tegoż — dają możność nie liczenia się z trudami jeźdźców i zniszczeniem motocykli.

Dlatego też sprawa organizacji, a w szczególności wyboru trasy do zawodów: raidów szoso-



Tu można dać „gazu" bez obawy.

Od redakcji

Stosując się do życzeń Szan. Czytelników redakcja „Moto" postanowiła zmienić termin wydawania pisma. Od lipca b .r. „Moto" wychodzić będzie w pierwszych dniach każdego miesiąca. Numer bieżący wychodzi jako numer podwójny za miesiąc czerwiec i lipiec.



Trasa ciekawa ale możliwa do przebycia.



Wysiłek mięśni zastępuje kunszt jeździecki.

wo - terenowych wymaga poważnej rewizji. Oczywiście, że jest bardzo miło dla organizatorów, gdy określenie „piekło" na ziemi jest zaledwie wystarczającym dla zobrazowania udręczeń raidowych, gdy szereg wypadków na tra-



sie można w odpowiedni sposób zilustrować, zrobić z tego pierwszorzędną sensację i rozbudzić zainteresowanie czytelnika. Ale czy to jest dobre, zdrowe w swym założeniu i czy zamiast dopomagać sprawie rozwoju sportu motocyklowego, nie szkodzi się tej sprawie poważnie. Cóż z tego, że tysiące osób, które nigdy nie siedziały na motocyklu i nigdy na nim siedzieć nie będą z zainteresowaniem pochłoną naszpikowane sensacjami wielostronicowe opisy raidów motocyklowych. Czy to przysłuży się sprawie motoryzacji? Czy opisy wypadków motocyklowych, połamań maszyny, obrazki holowania motocykli rozbudzą zaufanie do tego nowoczesnego nawskroś środka lokomocji mechanicznej. A przecież właśnie raidy mają dowieść niezwykłej mocy i niezwykłej przydatności motocykla. Tymczasem dzieje się wręcz odwrotnie. Zaufanie do motocykla słabnie i to w widoczny sposób.

Ale to jeszcze nie wszystko. Młodzi, początkujący motocykliści, którzy chętnieby przyjęli udział w poważnych zawodach, po starannym przestudiowaniu opisów pełnych okropności, machają ręką i mówią sobie w duchu: „To nie dla mnie. Będę sobie nadal uprawiał turystykę motocyklową". I w ten sposób niejeden młody motocyklista został dla sportu zupełnie albo na dłuższy czas stracony.

Rzecz oczywista, że nie znaczy to bynajmniej aby z tego rodzaju zawodów zrezygnować lub żeby je zrobić dostępnymi dla byle jakiego patałacha metocyklowego. Należy tylko tak je zorganizować aby udział w nich nie był koniecznie związany ze zniszczeniem maszyny, złamaniem ręki lub nogi lub conajmniej nabiciem solidnego guza.

że takie zawody są konieczne nie może być kwestii, że nie można ograniczyć się do mikroskopijnych raidzików i nudnych zjazdów gwiaździstych to jest zrozumiałe ale należy tak wybierać trasę aby była ona do przebycia i aby mógł być wykazany cały kunszt jeździecki, a nie tylko aby stała się ona nieprzerwanym pasmem udręczeń, w którym umiejętności i technikę jeździecką zastępuje wyłącznie siła mięśni kierowcy i pasażera.

Mówiąc o organizacji zawodów należy poruszyć kilka zagadnień, które wiążą się ściśle z organizacją imprez oraz ich propagandą, a tym



Smutny epilog nieostrożnego ruchu kierownikiem. *Zdjęcie apar. Leica.*



samym z propagandą sportu motocyklowego, propagandą motocyklizmu.

Czasy gdy każda organizacja była dobra, bo było już to dobrze, że zawody dochodziły do skutku, czasy, gdy na organizacji zawodów mało się kto znał z przedstawicieli prasy, a tymbardziej publiczności — minęły już dawno, nawet bardzo dawno. Dziś wymagania postawione organizatorom są bardzo wielkie i zresztą zupełnie słusznie, bowiem obecnie nie wypada już robić parodii zawodów, gdy są doskonałe wzory nie tylko zagranicą, ale i u nas w kraju, a uważny organizator - obserwator zdoła dojrzeć najlepsze strony i uniknąć tego, czego uniknąć należy.

Zawody większe, jeżeli mają być dobrze zorganizowane wymagają wielkiego sztabu osób urzędowych, wymagają doświadczonego, energicznego kierownika, dobrych chronometrażystów no i doskonałego zespołu sędziów. Powoływanie do pełnienia funkcyj wicekomandorów czy też komisarzy sportowych osób, które nigdy z zawodami nie miały nic do czynienia, a jedynie mają samochody lub mogą inną okazać pomoc jest fatalnym, niestety świadomym, błędem organizacyjnym, w zasadzie absolutnie niedopuszczalnym. Organizacja dużego raidu wymaga wielkich kosztów, któż na to łoży fundusze. Klub. A skąd klub zdobywa te fundusze? Ze składek swych członków, z subsydiów władz państwowych z ofiarności publicznej. Są to więc pieniądze społeczne, pieniądze, z których jeżeli przed nikim to przed własnym sumieniem należy się wyliczyć.

Jakie są istotne cele raidu, zakrojonego na większą skalę. O celach tych głosi organizator w swych petycjach i prośbach o subsydia. Jest to przede wszystkim propaganda motoryzacji, propaganda motocyklizmu wśród najszerszych warstw społeczeństwa.

Zobaczmy jak ta propaganda wygląda w istocie. Dla przykładu przytoczę fakty jakie miały miejsce podczas jednej bardzo popularnej imprezy i nawet reklamowanej uprzednio. W pewnej miejscowości, notabene głośnym uzdrowisku na pół godziny przed przybyciem pierwszego zawodnika wpada jak burza samochód z napisem wicekomandor. O tym, że ma przez daną miejscowość przejść raid i że mają zawodnicy wypoczywać całą godzinę — cicho zupełnie to też widoczny zdala napis na samochodzie wy-



Część nagród zaofiarowanych na wyścigi uliczne M. K. Z. S. Gdynia.

wołuje krótkotrwałą sensację. Wicekomandor szuka miejsca na punkt kontrolny. Znajduje; wystawia stolik na trotuarze. Przy stoliku zasiadają dwaj panowie z opaskami. Wicekomandor, zresztą zupełnie przygodny, uważa, że zadanie swe skończył Przechodząca publiczność omija stolik bez większego zainteresowania. Jakiś starszy pan chce złożyć datek, przypuszczając, że jest to zbiórka na jakiś cel chwalebny.

Ani transparentu, ani tablicy, ani nic z czego możnaby wywnioskować, że jest to punkt kontrolny potężnej imprezy motocyklowej. Dopiero z przybyciem pierwszego zawodnika publiczność, zresztą w nader znikomej ilości, zaczyna się domyślać, że to pewnie zawody motocyklowe.

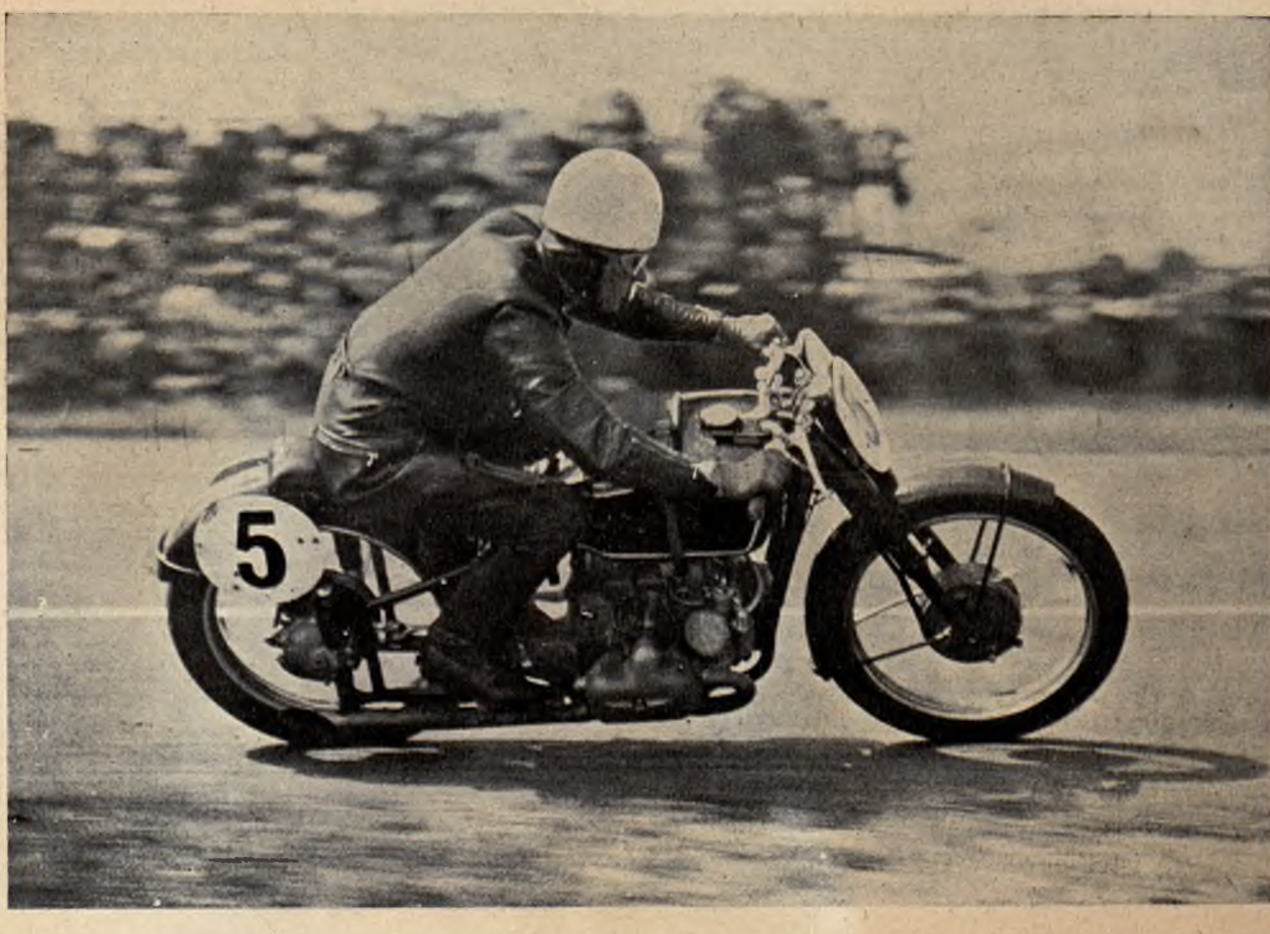
Osoby urzędowe niechętnie udzielają wyjaśnień. Raid przechodzi bez echa. Ani na chwilę nie spełnia swego zadania, o którym przecież tak szeroko rozpisywali się organizatorzy w prośbach o subsydia. A przecież raid ten kosztował grube pieniądze i powinien dać dochód z tych wydatkowanych pieniędzy, dochód w postaci wzmożonego zainteresowania motocyklizmem, w postaci kilkudziesięciu zakupionych motocykli. A czy w prasie ukazał się choć jeden artykuł, opracowany przez organizatorów, w którym na tle wydarzeń raidowych zostałaby szeroko wykazana korzyść z motocykla dla potrzeb własnych obywateli i potrzeb obrony państwa. O tym nikt nie myśli pochłonięty kłopotami porajdowymi.

Wnioski z tego byłyby więc następujące. Jeżeli mamy organizować wielką imprezę to tylko wtedy możemy się na nią ważyć, gdy mamy zapewnione wszelkie ku temu środki, gdy nie zależymy od niczyjej łaski i fantazji, gdy dla przykładu dysponujemy lokomocją i dostateczną ilością osób urzędowych, gdy prasa może być świadkiem przebiegu raidu i tak go opisać, jak się odbywał rzeczywiście, a nie jedynie na mocy podsłuchanych powiastek. Wówczas spełni on swe zadanie i nie będzie szkoda wyłożonych pieniędzy i nieraz ponad siły trudu. Nic tak nie zniechęca do pracy jak drobne niepowodzenia, które stają się potym nieskończonym tematem do plotek, przypuszczeń i nieporozumień.

„Cóż więc należy czynić o Panie?" — zapytają organizatorzy, zawsze chętni do pracy i poświęceń. — Na to znajdą odpowiedź w celach samych imprez. O jednym z celów — propagandzie jużeśmy mówili, pozostają nie mniej ważne cele, jak wojskowe przysposobienie motocyklowe i wogóle przyspobienie motorowe.

Przecież hołdujemy tym zasadom we wszystkich poważniejszych zawodach sportowych — odpowiedzą hurmem organizatorzy. — Tak ale, jak to już ustaliliśmy wyżej, zawodników cywilnych, a szczególniej tych którzy mogliby być wykorzystani w odpowiedniej chwili, bierze udział minimalna ilość, czyli, że cel nie zostaje spełniony i tym razem. Czyli jest źle, czyli musi być inaczej.

Pewne poczynania w tym kierunku zrobił w tym roku Polski Klub Motocyklowy, organizując zawody pod nazwą „Pierwszy krok motocyklowy" oraz „Mały raid Tatrzański". Jedna i druga impreza doskonale spełniły swe zadania i powinny być jaknajczęściej powtarzane. Ale są to imprezy dla zupełnych nowicjuszy, gdy





tymczasem chodzić nam powinno o doskonalenie motorowe i doskonalenie wojskowo - motorowe już nieco więcej zaawansowanych w jeździe motocyklowej, którzy już samodzielnie próbowali swych sił w jeździe terenowej. Dla tych motocyklistów należy przede wszystkim organizować zawody i to zawody o charakterze P. W. Motorowego.

Chcąc dopomóc organizatorom, którzy jeszcze tego rodzaju zawodów nie organizowali, podam kilka przykładów względnie przypomnę, gdzie była mowa o takich zawodach.

Aby ustalić jakie założenia regulaminowe winny mieć zawody tego rodzaju, należy sobie przypomnieć czego będziemy żądać od motocyklisty w czasie wojny. A więc przede wszystkim doskonałej jazdy po drogach bocznych, gruntowych, polnych i leśnych oraz wprost na przełaj w terenie. Po drugie będzie on dostawał polecenia, w których doskonała znajomość mapy jest rzeczą nieodzowną jak również świetna orientacja w terenie. Po trzecie motocyklista jako łącznik jest pozostawiony sam sobie nie może prawie liczyć na niczyją pomoc czyli musi znać doskonale maszynę, musi umieć dawać sobie z nią radę, musi być zaradny przy wszelkich niedomaganiach swego motocykla.

Wielokrotnie trasa, którą sobie obierze okaże się niemożliwą do przebycia. Będzie musiał on szybko zorientować się w sytuacji i umieć wybrać inną dogodną aby dojechać jak najszybciej do miejsca przeznaczenia.

Motocyklista, szybko przenoszący się z miejsca na miejsce ma możność doskonałej obserwacji na wielkich przestrzeniach, to też od niego będzie wymagane wyrobienie spostrzegawczości i umiejętności złożenia szczegółowego meldunku z poczynionych spostrzeżeń i obserwacji.

Wypadnie mu też nieraz kryć się przed nieprzyjacielskim lotnikiem nie mogą mu więc być obce zasady dobrego maskowania siebie i maszyny. Nieraz otrzyma rozkaz zbadania drogi lub mostu, musi więc mieć ogólne pojęcie o budowie drogi i mostów. że może być zaskoczony i celnymi strzałami z pistoletu lub karabinka będzie musiał bronić swego życia lub otworzyć sobie drogę, też nie należy zapominać.

Wszystkie te zadania motocyklisty winny znaleźć swój wyraz w założeniach regulaminowych, sportowych zawodów motocyklowych.

Jeden typ zawodów o charakterze P. W. Mot. został szczegółowo opisany w „Moto" Nr 2-1938, str. 50. Co do innych przykładów należy tu wspomnieć zawody niemieckie oparte na tym założeniu, że zawodnik otrzymuje mapę i wskazanie kilku miejscowości do których ma dostarczyć meldunki. Zameldowanie się w danej miejscowości jest odpowiednio punktowane dodatnio, przy czym im trudniejsza droga wiedzie do danego miejsca tym wyżej jest punktowane zameldowanie się. Przekroczenie ustalonego czasu jest karane punktami karnymi (ujemnymi). Zawodnik w miarę swych umiejętności melduje się w jaknajwiększej ilości podanych miejscowości.

Trzecim rodzajem zawodów może być pogoń i odszukanie zbiegłych cyklistów na podstawie



informacyj otrzymanych u miejscowej ludności lub też w określonych miejscach. Czwartym rodzajem będzie nakazanie przeprowadzenia obserwacji przy zachowaniu odpowiedniego tempa i przy poruszaniu się po trasie według mapy. Ciekawą próbą orientacji według mapy i w terenie jest nakazanie stawienia się w określonym czasie na podanym wzniesieniu, następnie na drugim, trzecim, czwartym. Jeżeli do tych, zawodów będzie dodane usuwanie niedomagań



przewidzianych regulaminem P. O. Motorowej zadania doskonalenia będą spełnione w zupełności.

(Regulamin P. O. M. — brązowej został ogłoszony w „Moto" Nr 4 1938, str. 160).

Do powyższych zawodów należy zaliczyć pogoń za balonem, samolotem i ewentualnie czołgiem, z tym jednak, że wyrzucanie kolorowych papierków należy zastąpić posterunkami, które by informowały (rzekomo miejscowa ludność) gdzie poszukiwany czołg się udał.

Co do strzelania podczas zawodów to są one racjonalne tylko wówczas, gdy strzelnica jest na trasie, a nie daleko poza metą.

W tym kierunku kluby powinny rozpocząć intensywną pracę i dokładać jak największych starań aby tego rodzaju zawodów było jaknajwięcej.

Na specjalne wyróżnienie zasługują zawody zaprojektowane przez płk. Kossakowskiego, mające na celu wyrobienie kunsztu jeździeckiego w jak najwyższym stopniu.

Założenie zawodów jest następujące:

1. Trasa jest nie dłuższa niż 30 — 40 km.



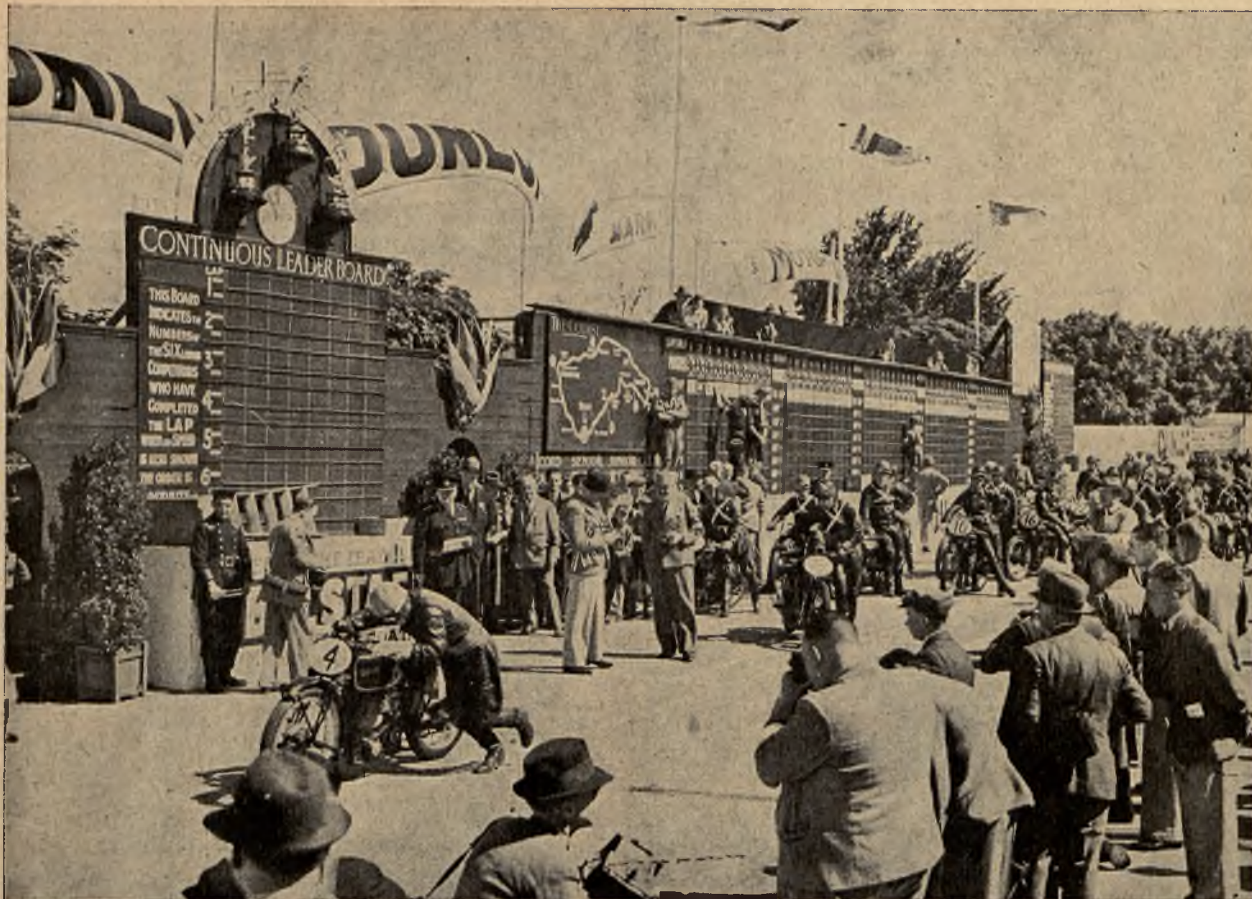
i przebiega: szosą, drogą gruntową i różnego rodzaju terenem.

3. Trasa jest dokładnie wyznaczona i zawodnicy mogą trenować na niej dowolną ilość razy.

2. Do zawodów startują motocykle jednej i tej samej marki i tego samego modelu.

4. Trasa zostaje przebyta przez kilku doskonałych motocyklistów, którzy dokładnie ustala-





Start i meta Tourist Trophy.



„Il duce" robi przegląd oddziału motocyklistów.

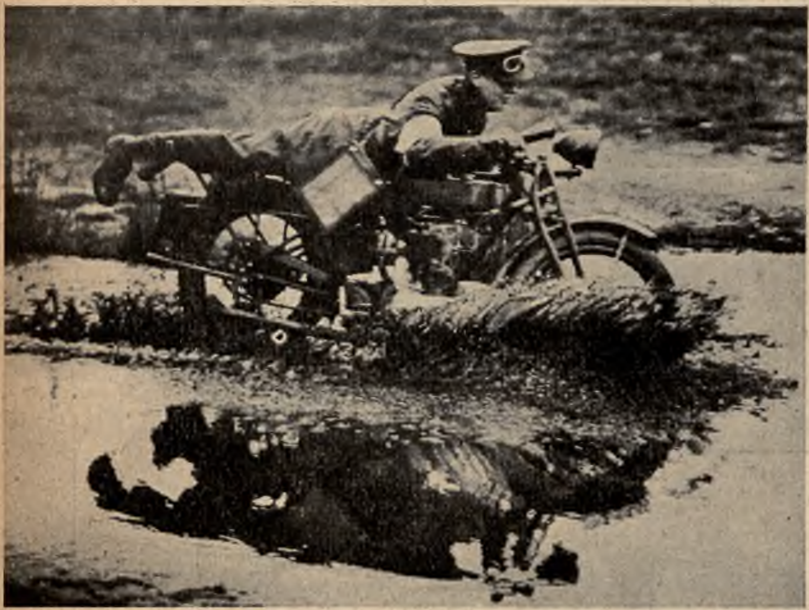


ją ilość paliwa niezbędną do przebycia tej trasy.

5. Zawodnicy otrzymują określoną ilość paliwa do zbiorników i kolejno przejeżdżają trasę (Ilość wydanego paliwa jest miejszą od minimalnej).

6. Zawodnik, który przejechał największy odcinek trasy zajmuje I miejsce, pozostali w kolejności osiągniętych wyników.

Zawody są niekosztowne i nie mogą wywołać nieporozumień i protestów. Przygotowanie maszyny i umiejętność jeżdżenia zawodnika są decydującymi czynnikami.







Wyszczególnione powyżej rodzaje zawodów są dostępne nawet dla najskromniej uposażonych posiadaczy motocykli, nie niszczą maszyn, mogą się odbyć w ciągu jednego dnia, nie wymagają wielkiej ilości osób urzędowych, środków przewozowych, żmudnych obliczeń itp., nieprzyjemności organizacyjnych. Mogą się one odbyć przy minimalnej ilości zawodników, za każdym razem mogą być urozmaicone, a cały takich zawodów da doskonałych jeźdźców, którzy chętnie wezmą udział w wielkich zawodach ogólnopolskich, a może nawet i międzynarodowych.

Nawet gymkhana, dobrze pomyślaną, która swym programie będzie przewidywać, przebywanie przeszkód naturalnych (rowy suche, rowy z wodą, wały ziemne, parkany itp.), jak również zadania wymagające umiejętności jeździeckiej — może być również potraktowana jako zawody doskonalące i jako propaganda motocyklizmu. Rzecz oczywista, że wożenie jajka na łyżce, zdejmowanie i nakładanie kółek na kołki itp. nic wspólnego z doskonaleniem jeździeckim mieć nie może. O takiej gymkhanie (jeździe zręczności) pomówimy następnym razem, dziś należy tylko wspomnieć, że, nieznana u nas „piłka motocyklowa" może być również świetnym terenem doskonalenia motocyklowego.



Niestety nie udało się obronić bramki.



Bywa nieraz i tak.

(Regulamin piłki motocyklowej patrz „Moto" Nr 3 1938r. strona 110).







ZWYCIĘZCY TOURIST TROPHY (JUNIOR — 350 cm³).

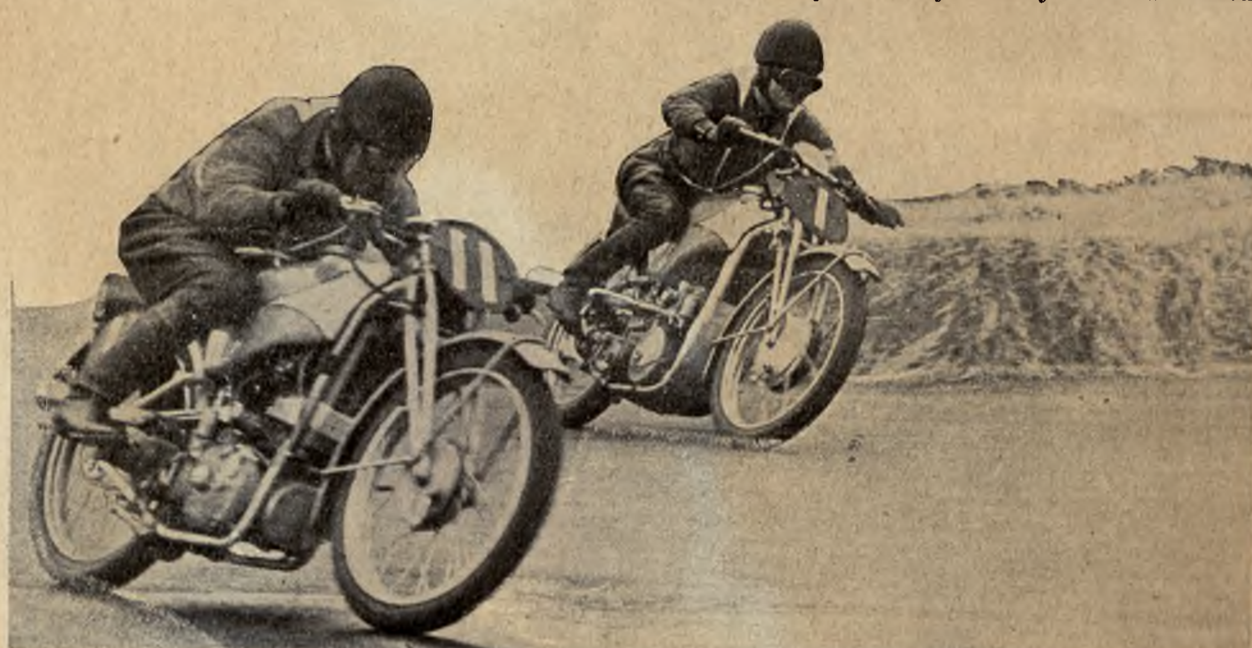
III. F. L. Frith (Norton). I. Stanley Voods (Velocette). II. E. M. Mellors (Velocette).

Tourist Trophy 1938

Międzynarodowy wyścigowy sport motocyklowy przybrał ostatnio charakter terenu zupełnie wyraźnych walk prestiżowych wielkich europejskich przemysłów motocykli. Nie znaczy to bynajmniej, że T. T. w latach poprzednich charakteru tego nie miało. Nie trzeba jednak zapominać, że przecież słynne zawody na wyspie Man organizuje od czasów przedwojennych Związek Motocyklowego Przemysłu Anglii poto tylko, aby udawadniać przewagę wartości maszyn, produkowanych u siebie.

Ekspansja angielskiego przemysłu motocykli (w okresie prosperity) na rynki kontynentu europejskiego pozwoliła angielskim wytwórniom na pełne wykorzystanie swych możliwości produkcyjnych. Tymczasem od kilku lat angielski przemysł motocyklowy, zainteresowany zwłaszcza zamówieniami wewnętrznymi, dla armii — nie wykazywał zbyt wielkiego zainteresowania eksportem.

Tracił w ten sposób stopniowo i powoli doskonałych, wieloletnich odbiorców, którzy z kolei zaczęli się rozglądać za przedstawicielstwami z innych krajów. W tym samym okresie datu-



je się olbrzymi rozwój niemieckiego przemysłu motocykli, który również i z polecenia sfer rządowych rozwija olbrzymią akcję eksportową. W rezultacie — niemiecki motocykl zajął miejsce angielskiego nie tylko, w większości krajów Europy i Ameryki Południowej lecz wyparł wiele angielskich firm czy też ograniczył ich zbyt nawet w... koloniach angielskich.

Eksportując swoje maszyny zagranicę wykorzystali Niemcy wszelkie osiągalne środki propagandy. Wydziały reklamy mówią o nich a... sport międzynarodowy dawał dowody celowości budowy i ich wartości technicznej.

Tu leży właśnie tło tegorocznych angielskich T. T., największej dorocznej sensacji międzynarodowych kół techniki, handlu i sportu motocyklowego, pierwsze niemieckie sukcesy w największym wyścigu świata.

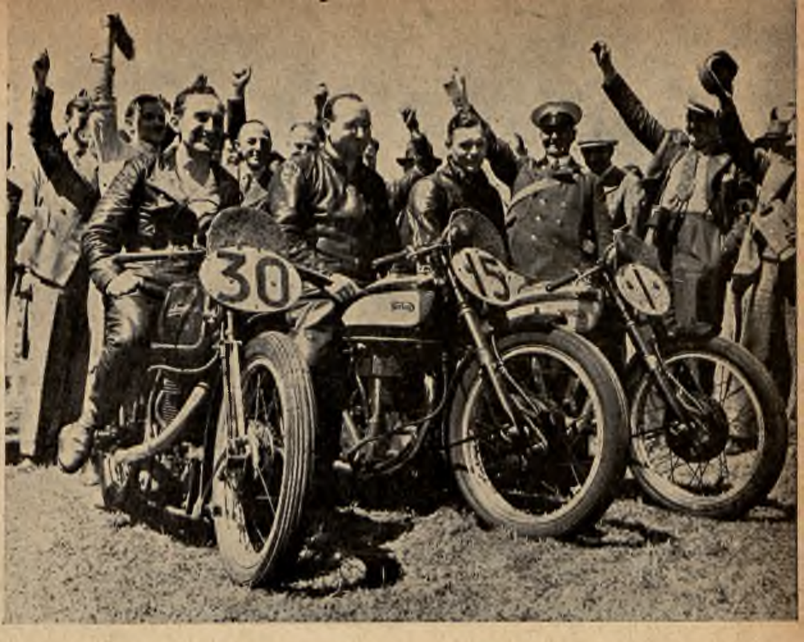
Pojedynek Anglia — Niemcy.

Pomimo wielkich wysiłków, nie udało się na wyspę Man pozyskać włoskich wyścigówek. Masie angielskich maszyn przeciwstawiono tylko 6 wyścigówek z Niemiec. Właściwe walki międzynarodowe rozegrały się też tylko w kat. 250 i 500 ccm. Zjednej strony stały małe DKW i półlitrówki BMW, z drugiej — zupełnie jeszcze dobre angielskie półlitrówki Norton i Velocette.

Obydwa międzynarodowe pojedynki wygrały zasadniczo maszyny z Niemiec, choć w wyścigu 500 ccm. — niemiecka BMW notowana była dopiero na 5 miejscu. Tajemnica polega na tym, że dla zupełnego zrozumienia wartości maszyny w wyścigach, trzeba brać pod uwagę również i jej wyniki z treningów. W tym roku właśnie treningi dały najlepszy obraz możliwości maszyn angielskich i niemieckich.

Treningi: zawodnicy odkrywają karty.

Przewidując wzrost średnich szybkości w roku obecnym, organizatorzy postanowili zorganizować cały tygodniowy okres treningu. Zasadniczym jego celem miała być okazja dla zawodników angielskich, okazja polegająca na zorientowaniu się w niemieckich szansach i opracowaniu odpowiedniej taktyki.



Owacje widzów na cześć zwycięzców T. T. senior.

Decyzja taka miałaby oczywiście tylko wtedy znaczenie, gdyby maszyny Niemców były tylko niewiele szybsze od maszyn z Anglii. Tymczasem przybysze z kontynentu z miejsca odkryli swoje karty. Ich 250-ki i 500-ki były tak szybkie, że w żadnym wypadku nie mogłyby przegrać wyścigu, przy normalnym biegu wydarzeń. Niemieckie maszyny były szybsze o minimum 5 proc., dawało to w efekcie druzgoczącą przewagę na prostych, neutralizującą nawet angielski kunszt jazdy na zakrętach.

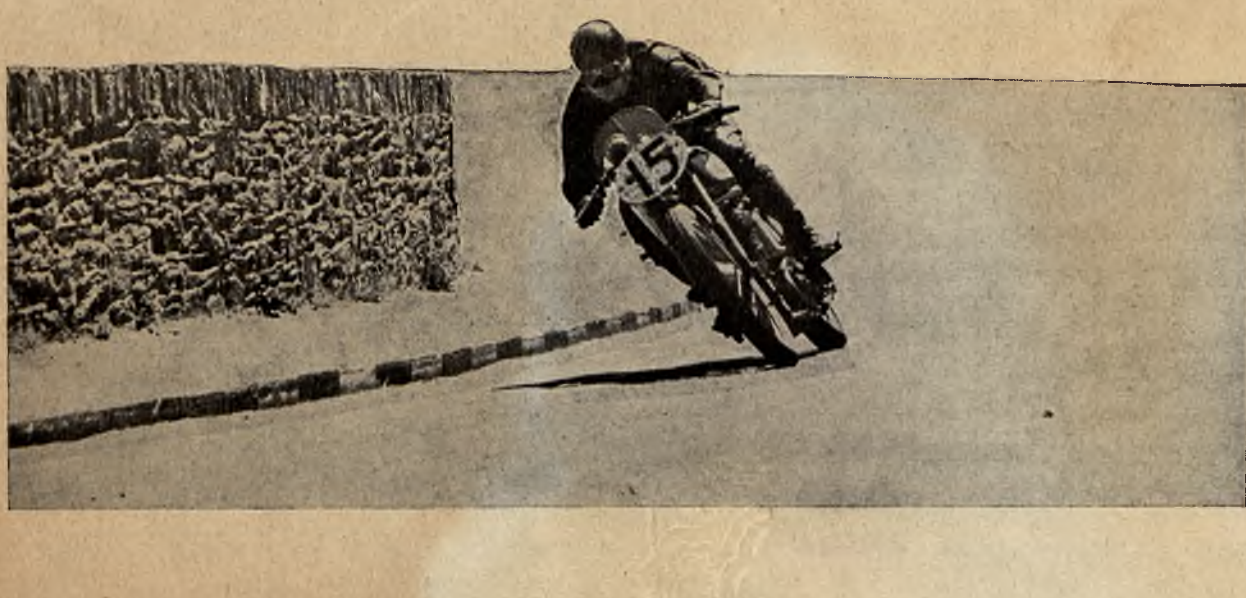
3-dniowe zawody.

Wyścig T. T. rozgrywa się od lat w 3 dniach powszednich. W tym roku przypadły one na dnie następujące:

13 czerwca — 350 ccm., tzw. Junior.
15 czerwca — 250 ccm., tzw. Lightweight.
17 czerwca — 500 ccm., tzw. Senior.

Dystans dla wszystkich kategorii identyczny: 7 okrążeń po *60,6* klm., a więc okrągło licząc 425 klm., dokładaniej mówiąc — 264 mile. Zawodnicy wszystkich kat. startują co ½ minuty, z rozgrzanymi ale stojącymi maszynami.

Zawody T. T. mają 2 sensacyjne strony: „pustynne” okrążenie i typową, angielską mgłę. Ponieważ wyścig rozgrywany jest na odległej wy-



spie Man, tak więc ze względów komunikacyjnych (okręty) przybywa na ten wyścig niezbyt wielu obserwatorów. Zbierają się oni na zakrętach, długich i łagodnych, gdzie każdy zawodnik może wykazać swoją klasę jeździecką. Mgła — to najgroźniejszy przeciwnik uczestników zawodów; jeśli będzie szczególnie gęsta, to zasłoni horyzont w ten sposób, że widoczność na okrążeniu zmniejszy do kilkunastu metrów. Spowodowała wiele tragicznych wypadków, odebrała już życie wielu zawodnikom w okresie kilku lat.

Kat. 350 ccm.
współzawodnictwo Norton — Velocette.

Do wyścigu tego zgłoszono 48 maszyn, w tym: po jednej — Excelsior Manxman, Harley —



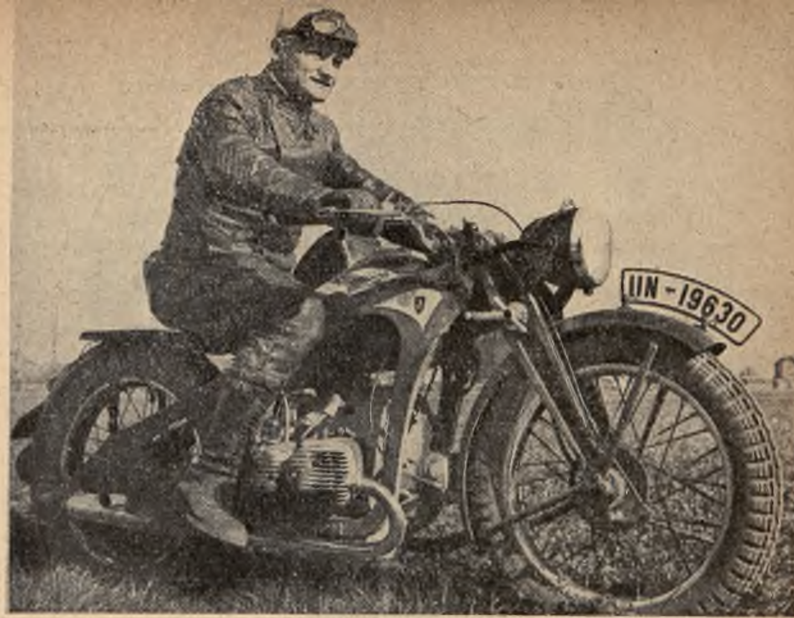
Zwycięzca T.T. 250 ccm Ewald Kluge z szefem ekipy D.K.W. A. Meurer'em.

Dawidson, Terrot (francuska maszyna hiszpańskiego zawodnika Simo). AJS zgłasza maszyn — 6, Norton — 17 prywatnych i 3 fabryczne, NSU — 3 z Wiednia, Velocette — fabrycznych... 2 i 14 ze zgłoszenia prywatnego.

Po wycofaniu NSU (i tak zresztą nie miały żadnych szans na zwycięstwo) jasnym było, że jest to wyścig w konkurencji „krajowej", walka między Velocette i Norton.

Velocette wreszcie „odgryzły" się. Z miejsca od startu uzyskują ich zawodnicy (Stanley Woods i E. A. Mellors) tak wysokie średnie, że jasnym jest po dwuch okrążeniach, że Norton musi zrezygnować z miana „niedoścignionego motocykla". Za maszynami Woodsa i Mellorsa idą w zwartej gromadzie 3 Nortony (zawodnicy: H. L. Daniell, J. H. White, F. L. Frith) — wszystko to są dowody osiągnięcia z Nortonów wszystkiego, co mogły dać dowody różnicy wreszcie szybkości na plus Velocettek.

Obydwie angielskie maszyny wykazują, że dokonano w nich istotnych przeróbek. Cylindry mają olbrzymie żebra chłodzące w Velocette — kwadratowe,, wystające nawet poza obręb zbiornika z benzyną. Cylinder jest tak wielki, że przy bliskim nawet przyglądaniu się nie wiadomo, czy ma się do czynienia z 350-ką czy też 500-ką. Hamulce wielkich wymiarów z dodatkowym chłodzeniem powietrzem, podobne do hamulców samochodowych wyścigowych, resorowane tylne koła; Norton daje przedni widelec teleskopowy,



Hecker jeździec fabryczny Zündappa.

zbliżony konstrukcyjnie do rozwiązania BMW. Tymczasem w Velocette zmieniano nie wiele, zastosowano jednak znane metody zmniejszania wagi maszyny, przez wywiercanie otworów wszędzie, gdzie można. W ten sposób Velocettki wyglądają jakby „lekko uszkodzone" sitka. Pięknie zato przedstawia się ich resorowany tył z kombinowanym amortyzatorem oliwnym.

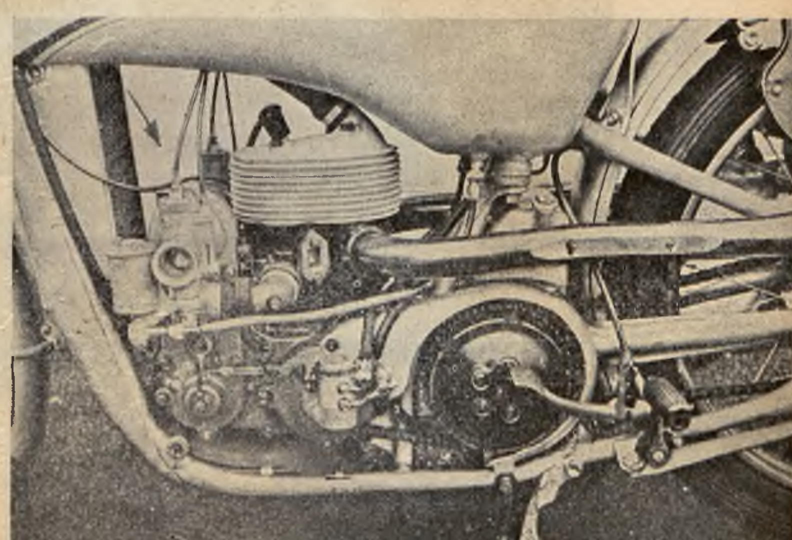
Sukces Velocette jest b. przekonywujący. Drugie okrążenie jedzie Woods 25,2 min., Mellors potrzebuje 10 sek. więcej. Ale Nortoniści byli o wiele wolniejsi, tym było potrzeba nawet do 45 sek. dla niektórych okrążeń.

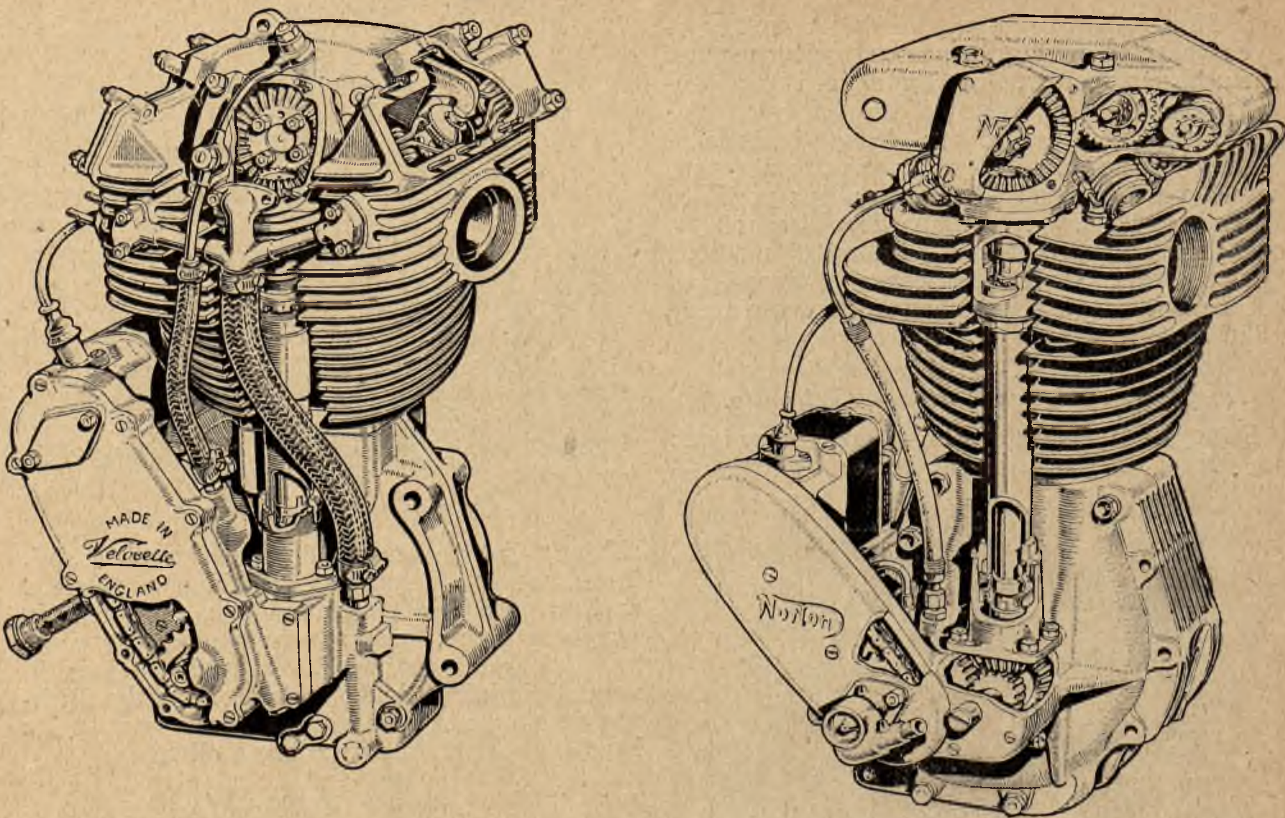
Kat. 250 ccm.
„sprawą wyłącznie kontynentalną"

Kat. ta należy już dziś w każdym poważnym wyścigu do DKW. Pomijając tu wszystkie sympatie i antypatie trzeba jak najobiektywniej podkreślić, że DKW w swej kategorii nie ma dziś w Anglii poważnego konkurenta. Jeśli chcielibyśmy przeciwstawić jej godną maszynę, to byłaby to tylko 250 ccm. Guzzi z Włoch.

Kluge jechał na DKW o silniku z przepustnicą obrotową. Daje ona moc w typie rekordowym prawie 45 KM, co odpowiada przecież stosunkowi na litr pojemności aż 180 KM!!! Osiągnięcie tak wysokiej wydajności oraz (również i w silniku wyścigowym) znaczne zmniejszenie ciężaru maszyny dało w konsekwencji tak korzystne stosunek mocy i wagi, że wspomniana DKW,

Silnik zwycięskiej w T.T. DKW. z przepustnicą obrotową (zazn. strzałką), po jej obu stronach znajdują się 2 gaźniki. Moc prawie 45 KM.





Wieczni rywale.



Trasa Tourist - Trophy.

G R A N D P R I X P O L S K I — 25 WRZESIEŃ 1938 R.

przy dobraniu odpowiedniego przełożenia — jest praktycznie maszyną absolutnie nie do pobicia. Korzystając właśnie z nieporównanie gwałtownego przyśpieszenia i górnej granicy szybkości, pokrywającej się prawie, zupełnie z wynikiem rekordu światowego tej maszyny (183,4 klm./g.) — zawodnik na DKW z silnikiem o przepustnicy obrotowej absolutnie nie potrzebuje nadrabiać (czyt.: ryzykować!) na zakrętach. Wystarczy, jeśli umiejętnie „odkręci" gaz na prostych, które właśnie na T. T. szczególnie „leżą" małej Dekawce.

Wyścig ten był zupełnie monotonny, nie wywoływał większego zainteresowania, nie dawał przecie widoku żadnej walki. Jeśli zawody te obserwano, to tylko po to, aby usłyszeć ryk 45 koni zamkniętych w maleńkim silniczku i zobaczyć zabawę Dekawki w „kotka i myszkę", jaką sobie urządziła z plejadą Excelsior Mauxmanów i New — „Imperialistów".

A konkurencję miała obfitą. Po jednej maszynie następujących marek: C. B. T., Cotton, C. T. S., Terrot, dalej 4 New Imperial, 6 — O. K. Supreme, 2 — Rudge i zbita masa 11 Excelsiorów, z których 3 — fabryczne.

500-ki
przysłowiowy łut szczęścia.

Zgłoszono tu 31 maszyn: 2 fabryczne AIS'y z silnikami kompresorowymi 4 cyl., 3 fabryczne BMW., 1 — Idian, 15 prywatnych i 3 fabr. Nortony. 1 — Sarolea, 3 — Velocette fabryczne i 2 prywatne, wreszcie 1 — Vincent H. R. D.

Na 3 dni przed treningiem rozbija się Niemiec Gall, mając już „w kieszeni" zwycięstwo. Niektóre jego okrążenia wynosiły 143 i więcej klm./g., maszynę miał niesłychanie zrywną. Nortony i Velocette zbytnio nie kurzyłyby mu w wyścigu. Po jego wypadku pozostaje na starcie 2 BMW z zawodnikami: słynnym już 6-dniowcem Meier'em i dobrym, choć mało znanym Anglikiem Jock M. West'em. Maszyna Meiera nie chce zapalić, tuż za startem Meier staje, chce zmienić świecę, ale żadną siłą nie może wykręcić zapasowej z oprawki — wycofuje się na 500 mtr. za startem. Jock M. West nie daje sobie rady z maszyną kontynentalną — potwierdza jeszcze raz opinię, że Anglicy ze swą doskonałą i b. charakterystyczną techniką jazdy nie nadają się zupełnie na maszyny tak bardzo „kontynentalne", jak BMW.

Norton więc, ani Velocettec — biorąc pod uwagę wyniki treningowe — nie „wygrały" wyścigu, bo zajęły pierwsze 2 miejsca bez walki, bez konkurencyjnego działania. Drugie miejsce Stanley Woods'a dowodzi, że Velocette przestały już być dekoracją wyścigu. Jest to zupełnie równowartościowa przy Nortonie maszyna, konstrukcja typowo angielska, która jednak wraz z Nortonem, przy konkurencji niemieckiej BMW i włoskich Guzzi 500, Gilera 500 i Galbusera 500 — wypadłaby niekorzystnie.

Wyniki szczegółowe:
Kat. 250 ccm.

1. *Ewald Kluge* (DKW) — średnio 125.57;
2. *S. Wood* (nie mylić ze Stanley Woods'em) na Excelsior Manxman — 119;
3. *Tyrrel Smith* (Excelsior Manxman) — 117,8.

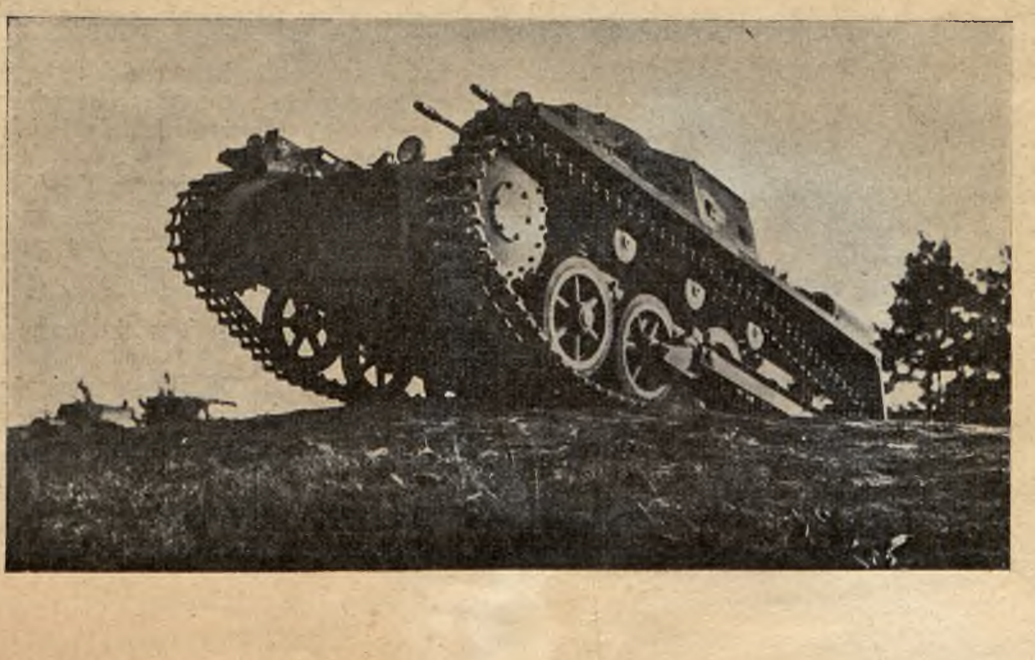
Kat. 350 ccm.

1. *Stanley Woods* (Velocette) — 134,53;
2. *E. A. Mellors* (Velocette) — 131,84;
3. *F. L. Frith* (Norton) — 131,76;
4. *I. H. White* (Norton) — 131,43;
5. *H. L. Daniell* (Norton) — 129,60.

Kat. 500 ccm.

1. *H.L. Daniell* (Norton) — 142,57;
2. *Stanley Woods* (Velocette) — 142,38;
3. *F. L. Frith* (Norton) — 142,36;
4. *I. H. White* (Norton) — 139,42;
5. *Jock M. West* (BMW) — 137,47.

J. J. Makowski.



JERZY KULESZA.

„Raid Tatrzański"



I znowu jak w roku ubiegłym odbiła się gromkim echem w Tatrach swoista muzyka silników motocyklowych. Jakby ze snu głębokiego zbudziły się turnie i hale; jakby innym językiem długą ze sobą rozpoczęły rozmowę, wyrażając podziw dla śmiałków, którzy po raz wtóry postanowili przekonać niedowiarków, że niema przeszkód dla motocykla, że legenda o rycerzu, który rzekomo miał na stalowym rumaku sadzić przez przełęcze i doliny — staje się powoli niezaprzeczalną rzeczywistością.

Trzy dni trwały tegoroczne zmagania polskich motocyklistów na trasie raidu Tatrzańskiego.

Trzy dni niepokoju, trzy dni niezwykle emocjonujących przeżyć, gdy naprężenie nerwowe dochodzi do maksymum, aby za chwilę ustąpić całkowitemu odprężeniu.

Zawody rozpoczynają się próbą szybkości terenowej na trasie Kuźnice — Myślenickie Turnie. Piękna to trasa, ale jakże trudna do przebycia w morderczym tempie w mglisty, deszczowy dzień, gdy leśna drożyna staje się jednocześnie łożyskiem gwałtownego strumienia górskiego.



Widoczna jak na dłoni, początkowo, droga, biegnąca dość szeroką doliną, rozdwaja się i kryje wstydliwie w gąszczu młodego zagajnika, aby zejść z pola widzenia natrętnym obserwatorom z wysoko zawieszonego w górze wagonika kolejki linowej.

Jakby niedowierzając zasłonie z gąszczu stara się serpentyną, w nader ostrych wirażach, skryć się całkowicie, aby wreszcie wpaść do lasu wysokopiennego i teraz lekkimi skrętami po skalnym zboczu dopaść strumienia o łożysku wyłożonym szarymi głazami, przebiec po drewnianym mostku, skręcić na lewo i znowu zapaść w tajemniczy, gęsty zagajnik.

Groźny to odcinek trasy. Po jej bokach zwartą, ciemną u dołu, czarną u góry, ścianą stoi las młodych jodeł, tworząc zielony tunel, z zazdrością strzegący widoku z wirażu na wiraż, pełen niespodzianek w postaci progów kamiennych, rosochatych kamieni i tym podobnych okropności.

Ciężka, zaiste, przeprawa. Ciągle się waży w jeźdźcu decyzja czy dać gazu i wyjść na wyższym biegu, nie przegrzewając maszyny w pozbawionym przewiewu tunelu, czy też naodwrót zwolnić jej pęd, aby nie roztrzaskać karteru o, wyglądający z zaciekawieniem, skalny złom na zakręcie.

Dość łagodne, początkowo, wiraże, coraz wyżej wznoszące jeźdźca ponad poziom morza, niespodziewanie przechodzą w ostrą serpentynę, która prawie pionowo stawia trasę przed jeźdźcem i nagłym końcowym zakrętem rzuca ją w lewo, hamując początkowy rozpęd maszyny i zmuszając zawodnika do rezygnacji z brawu-









TATRY. Wodospad w dol. Strążyskiej

ry, którą by tak się chciał, zapewne, popisać przed zgromadzonymi widzami.

Grają tu motory odmienną tonacją, jeźdźcy wspierają maszyny krótkimi uderzeniami stóp o skaliste podłoże trasy, chwieją się motocykle na wirażach, nie ma rozmachu dla maszyny i jeźdźca. Zduszone tony oryginalnej, mechanicznej muzyki w zielonym tunelu gąszczu zagajnika nabiorą pełni harmonii, gdy zawtóruje im echo dalekich skał na szerokiej leśnej porębie, a okoliczne jary i hale napełni cudna melodia wysokich obrotów silnika.

Tu droga, biegnąca na otwartej przestrzeni nie wydaje się groźna, swobodny przewiew daje znać, że można dodać gazu i pomknąć jak strzała ku górze. Niestety! Pozornie łagodne, a w istocie ostre wzniesienie nie daje pola do popisu, nie daje osiągnąć zamierzonej szybkości. tylko motor „wychodzi z siebie".

Ostre wzniesienie stopniowo zanika. Trasę znów pokrywa mrok niebosiężnych jodeł i świerków. Po bokach drogi wyrastają coraz liczniejsze, im dalej tym dziwaczniejsze, złomy skał, pokryte jasną zielenią mchu. Co parę metrów nawisa brodaty korzeń zwalonego wiatrem świerka. Tu już wkraczamy w krainę baśni, tak zdawałoby się odległej, a tak przecież bliskiej gwarnych, ludzkich osiedli.

Gdy niepogoda powstrzyma niekończące się wędrówki miejskich przybyszów, panuje tu cisza niczym nie zmącona. Prawdziwa oaza spokoju i wytchnienia. Chciałoby się wierzyć, że od wieków nieznana tu stopa ludzka, nieznany dźwięk mowy ludzkiej i tylko strumienie gwarzą, sepleniąc o czasach zamierzchłych, o czasach nam nieznanych. Zwały kamieni, czy to rzucone ręką obdarzonego wielką fantazją, olbrzyma, czy też zamarłe po jakiejś katastrofie żywiołowej stoją i leżą splecione w fantastyczne grupy pełne niepowszedniego uroku.

I takim czarownym zakątkiem białośnieżnych Tatr przebiegła trasa próby szybkości. Lecz nie poznali jej i nie mogli wyczuć jej piękna i czaru zawodnicy tegorocznego raidu.

Przecudną w tym miejscu perspektywę szczytów skryły zazdrośnie niezmierzone masy chmur liliowych, ciemne tunele gąszczu zagajników zdobyła wilgotna i dusząca, gęsta mgła oparów, a na startujących spłynęły strumienie wody deszczowej, w jednej prawie chwili przeobrażając szemrzące strumienie w gwałtowne, huczące rzeki górskie, a trasę zawodów w dno nie byłych dotąd potoków.

Ślizka powierzchnia drogi staje się prawie nie do przebycia. Mgła kryje grozę niemiłych niespodzianek, napawa obawą bardziej ostrożnych i tłumi dźwięki motoru tak, że zdawać się może, że zamarły one w bezruchu, gdy naodwrót dają maksymum mocy z siebie.

Wyścig na czas na tej trasie, to prawdziwa emocja dla zawodników i widzów, a pokonanie trasy w rekordowym tempie, to jeszcze jeden dowód potęgi myśli ludzkiej, to jeszcze jeden niepodzielny tryumf nowoczesnej techniki motocyklowej.

I tym razem zwycięstwo pozostało przy „Sokole 600", prowadzonym pewną ręką Dochy. Inni też dokazywali cudów, igrając z niebezpieczeństwem śmierci, i tylko poczciwe świerki chwytały ich w swe objęcia, gdy się znaleźli na skraju przepaści. Szczęśliwie obyło się bez wieńców i świec żałobnych, a zebrane siniaki prędko o sobie pozwolą zapomnieć. Tym razem, być może, brawura była zbyteczna. Ostrożność przy zjeżdżaniu z góry byłoby dobrą dla niektórych receptą jeździecką.

Dzień następny to próba wytrzymałości nerwów zawodników i mocy maszyn. Około 400 kilometrów okropnych szos podkarpackich i niemała porcja terenu z „Głodówką" na czele, to kąsek nielada nawet dladobrze otrzaskanego z ciężkimi raidami sportowca.

Nie hurmem, nie w tyralierę ruszyły zastępy motocyklistów na podbój Tatr. Nie. Po rycersku sam na sam zrywali się do walki, jakby przez skromność nie chcieli mieć świadków swych zwycięstw lub swej przygodnej porażki.

Nagrzany na starcie motor zdaje się nie czuć wysiłku. Maszyna, lekko skłaniając się w prawo lub lewo na ostrych serpentynach zda się, że muska kierownikiem ziemi, aby znów poderwać się ku górze i żyroskopem kół zwolnić jeźdźca od utrzymywania chwiejnej równowagi.

Motocykl, początkowo, po równej drodze, płynie, tylko poświst przecinanych prądów powietrza oraz poszum strug brudnej wody i błota, wyrywających się z pod kół motocykla i tworzących dziwną zaiste aerolę świadczą, że wskazówka na liczniku dawno opuściła rygorystyczną sześćdziesiątkę.

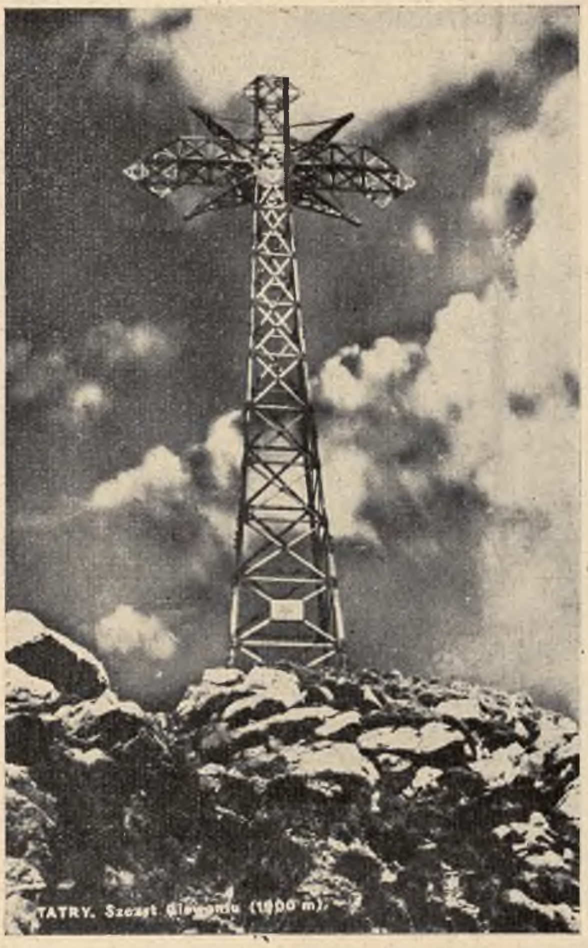
Lecz nie długo tego szaleństwa jazdy. Zbyt łatwą byłaby walka o panowanie nad Tatrami. Już kończy się droga dla „ceprów", gwałtownie traci swe twarde podłoże. Zachwiało się, jakby rażone pociskiem, przednie koło motocykla, zawtórowało mu tylne w tym niesamowitym podrygu. Posłuszny dotychczas rumak zaczyna harce i tylko pewne ruchy kierownikiem co chwila przypominają mu, że nie jest rozigranym na łące źrebięciem, a stateczną maszyną, niosącą hasła motoryzacji w haszczę skalistych ostępów.

Wyrównany pewną ręką motocykl znów staje się powolny jeźdźcowi, tylko od czasu do czasu budzi się w nim przekorność ujarzmionej bestii, gotowej wykorzystać każdą nieuwagę jeźdźca, każde nawet chwilowe rozmarzenie pod wpływem cudnego krajobrazu aby rzucić się w bok, aby niespodziewanie wywinąć młynka lub dać susa do góry na jednym z gęsto rozsianych kamieni.

Droga gwałtownie opada w dół, gładka jej nawierzchnia coraz częściej się jeży grzbietami wystających kamieni, coraz bardziej świadczy, że tędy znajdują sobie ujście nagromadzone w ulewy zapasy niewyparowanej wody. Głębokie bruzdy, coraz częściej się krzyżują, coraz częściej w ich zakamarkach i głębszych koleinach błyska srebrzystym odcieniem tafla mi-







TATRY. Szczyt Giewontu (1900 m).



TATRY: Hala Gąsienicowa.

niaturowego jeziorka, coraz częściej poprzeczne progi skalnych odłamków i świerkowych korzeni starają się zamknąć drogę śmiałkowi.

Droga nadal opada ku dołowi. Jak zwiastuny niebezpieczeństw podpływają ku upartemu motocykliście strzępy białej mgły w swej nieustannej wędrówce z głębi dolin ku niebosiężnym szczytom. Lecz nic go nie powstrzyma. Mocniej ujął w dłonie kierownik maszyny, mocniej ścisnął kolanami gumy-wsporniki na gładkiej powierzchni zbiornika. Uporczywie wypatruje lepszych odcinków drogi, sprawdzając od czasu do czasu gromkim ambalowaniem, czy silnik nie stracił nadanego mu zapału.

Oburzyły się Potęgi Gór na nieproszonego intruza. Za chwilę zasnują mu drogę nieprzerwanym całunem mlecznej mgły, z której, ciekawie będą wyglądać wierzchołki smereków, zdziwione niepowszednią odwagą jeźdźca.

Jakby się na chwilę zawahał. Jakby zrozumiał, że przykry jazgot motoru, nie spotkał się z uznaniem niewidzialnych Władców Tatr; jakby się zamyślił czy ma prawo wdzierać się i tak brutalnie odkrywać, od wieków strzeżoną tajemnicę gór.

Zamilkł na chwilę motor. Lecz oto odezwało się echo wycia, widać pobudzanego do szybkiej pracy, nadjeżdżającego, drugiego motoru. Prysł czas nastroju, znikły znamiona niepewności i groźby przesądów. Trzeba walczyć, bo inny, mniej sentymentalny jeździec raidowy przemknie jak huragan i będzie na czele stawał w zapasy z przeciwnościami i przeszkodami, mającymi bronić dostępu do cichych dolin przed zbyt hałaśliwymi najeźdźcami. Naprzód! Naprzód! Wyrwy, kamienie, mgły i potoki z drogi. Graj motorze, graj całą potęgą swych stalowych piersi, bądź dowodem triumfu techniki nad przyrodą.

Lecz góry też nie dają za wygraną. Oślepiony mgłą jeździec zapada w niewidzialną otchłań wodną. Ostry syk motoru i kłęby pary jeszcze bardziej przesłaniają i tak małą widoczność, poślizg tylnego, wirującego w miejscu, koła, wstrzymuje uzyskany rozpęd. Próżno nogi szukają oparcia na gliniastym, mokrym dnie olbrzymiej kałuży. Panowanie nad maszyną utracone. Wali się ona wraz z jeźdźcem w rozmiękłą glinę. Jeszcze chwilę motor warczy, jeszcze chwilę, jak w drgawkach konwulsyjnych przerywanymi obrotami tylne koło maszyny rozrzuca wokoło napływającą maź, tworząc, bynajmniej nie barwny, pióropusz z błota, żwiru, odłamków chrustu i korzeni. Jeszcze dwa podrygi — motor staje i tylko skarżący się jęk sygnału ostrzega nadjeżdżającego rywala.

Lecz nie czas na roztkwilanie się nad własnym losem. Do roboty. Wytężone mięśnie dźwigają obojętny na wszystko motocykl. Po chwili jeździec już na siodełku, już „kopie" co sił w kick-starter, bo odgłosy nadjeżdżającego motoru, ustokrotnione górskim echem, potężnieją jak pioruny zbliżającej się burzy.

Nareszcie „zagadał". „Dobra jest" wyrywa się z piersi zawodnika. Lekki zgrzyt przekładni, powolne włączenie sprzęgła, jeszcze powolniej-

sze dodanie „gazu", bo znowu zarzuci i znowu ułoży się w kałuży.

Powoli wydostaje się „utytłany" w błocie zawodnik na skraj kałuży. Tylne koło, trochę buksując, chwyta choć niepewnie twardsze podłoże drogi. Obroty motoru stają się szybsze, stopy zawodnika lokują się na podnóżkach. Gazu! Znów jesteśmy na twardym.

Furda kamienie i koleiny. To nic, że maszynę nosi po drodze, a raczej górskiej ścieżynie, od prawego do lewego. Po ciężkiej przeprawie wszystko wydaje się łatwe i możliwe do opanowania.



Oburzyły się Potęgi Gór na nieproszonego intruza i zasnuły mu drogę całunem mlecznej mgły.

„Hajże na Soplice"!! pardon „na Głodówkę". Motocykl pnie się pod górę, mgła pozostaje w dole. Znów coraz pewniej trzyma się jeździec, znów coraz równiej pracuje maszyna.

Jak z za czarodziejskiej kurtyny wyłaniają się szczyty Tatr, a narzucone na nich pokrowce śnieżne dają w pierwszej chwili złudzenie, że to nie śnieg, a otwory w górach.

Ciemny granat zboczy górskich przesłania co chwila lekki jak zjawa obłok mgły sinawej. Niektóre ze szczytów jeszcze nie wzięły rozbratu z chmurami; ich wierzchołki nadal są skryte w kłębach nawisającej chmury deszczowej, są jeszcze w jej wszechwładnej niewoli.



Ciemny granat zboczy przesłania obłok mgły sinawej.

Choć wzniesienie nie wielkie i dość łagodne, czuje się jak maszyna zbiera swe siły, jak chwilami jakby słabnie to znów odzywa się głośno, gdy jeździec bieg przerzuci.

Rozmokła od niedawnego deszczu leśna dróżyna wydaje się zdradliwą. Nie ma rady, trzeba skręcić w lewo na porębę i tu pomiędzy korzeniami i pniami szukać najlepszej i najpewniejszej drogi. Sztuka to nielada. Od ciągłych skrętów mdleją ręce; stopy, co chwila opuszczane i co chwila unoszone, stają się coraz mniej elastyczne, coraz silniej występuje ból w kolanach, a do przełęczy jeszcze jakże daleko.



Strzępy mgły w wiecznej wędrówce z dolin ku szczytom górskim.

Nareszcie przełęcz. Do wyboru: pastwisko, przyozdbione łanem białych owiec, opromienione złotymi blaskami na chwilę wyglądającego słońca i rozdzwonione symfonią dzwonków i dzwoneczków zawieszonych u szyi płochliwych stworzeń, lub też tonąca w cieniu wąwozu kręta droga, najeżona różnego kalibru kamieniami. To drugie chyba gorsze, trzeba stać się na chwilę Don Kiszotem i ruszyć na stado bezbronnych zwierzaków. Strzały motoru wywołują nieopisany popłoch, co chwila trzeba omijać zbite w małe gromadki przerażone stadko.



Pastwisko przyozdobione łanem białych owiec.

Dotychczas równomierny ton dzwonków, staje się przerywany, jękliwy, doskonale ilustruje dźwiękowo przerażenie miłych mieszkańców Tatr. Mimowoli trzeba ująć gazu, zwolnić pęd maszyny. O zgroza. Wąwozem, z trzaskiem i hukiem przedziera się rywal - wspózawodnik, dwa razy pokazał numer na plecach i za chwilę ginie na ostatnim zakręcie w zaroślach. Ha! trudno. Wymknęło się prawo prowadzenia. Więc „krok w krok" jak mówi piosnka operetki. Może się jeszcze spotkamy na trudniejszym odcinku i zagramy partyjkę, więcej niż bridż emocjonującą.



Jeździec „wrzucił" pierwszy bieg.

Nie długo wypada czekać. Dwa zakręty i już widać rywala pnącego się na głodówkę, wolno, coraz wolniej. O nieba! Toć on już stoi na miejscu, a tylne koło jego maszyny zlewa strumieniami błota okoliczne drzewa i krzewy. Mimowoli przymyka się gaz i lubuje się nieszczęściem przeciwnika, zapominając, że każdego przecież czeka podobna przeprawa.

Widocznie upajanie się nieszczęściem bliźniego jest wielkim przestępstwem. Za chwilę pół obrotu w prawo i motocykl wraz z jeźdźcem doskonale imituje konającego po strzale jelenia lub centaura, jak chce jeden z naszych dziennikarzy.

Już grzmi motor trzeciego zawodnika. Wtóruje mu echo wysokich świerków i jodeł. Za chwilę dźwięk przybiera na sile i traci na barwie: staje się jakiś chrapliwy, zrzędzący. To głośniej zawtórował mu silnik pierwszego nieszczęśnika. Znać próbuje on wyrwać się z matni. Nie ma chwili do stracenia.



Nie churmem, nie w tyralierze, a sam na sam zrywali się do biegu.

Choć noga boli w kolanie, choć trudno znaleźć pewne oparcie dla stopy na śliskiej glinie, omdlałe ręce dźwigają maszynę. Nie jest to już ten błyszczący powtór na starcie. To raczej jakiś zlepek z gliny różnych odcieni, wydający nieprzyjemną woń prażonego błota. Błotniki dawno przestały być ochroną przed błociskiem i stały się raczej zbiornikiem wspaniałego materiału na lepienie gniazd jaskółczych, swoistym hamulcem rozpędzonego koła, działającym zawsze w nieodpowiedniej chwili.

Nie mniej smutny obraz — to jeździec. Unurzany w błocie do pasa, ostemplowany na plecach i piersiach błotnistymi pieczęciami, zroszony, a raczej zlany, wyciśniętym przez wysiłek potem, z gorejącym obłędnym wzrokiem na próżno wypatrującym twardszego odcinka drogi — oto jego obraz.

Kilka kopnięć kick-starterem. Nieskoordynowane ruchy rąk, jakieś niesamowite manipulacje przy karburatorze. Niestety, maszyna wykazuje absolutny brak zapału. Zdaje się mówić do jeźdźca: „Czegoś mnie tak zmordował? Daj mi chwilę odpoczynku. Patrz jak wyglądam". Niestety, jeden rzut oka na zegarek przesądza decyzję. Ani sekundy do stracenia. Jeszcze kilka zabiegów i motor zaczyna parskać z niecierpliwością. Lecz i on po chwili się uspokaja, a wysoka jego tonacja uzupełnia akord dwóch hałasujących poprzedników.



Plecy zawsze były najlepszym stołem do pisania.

Motory grają coraz głośniej. Jeźdźcy „wrzucili" pierwszy bieg i wysiłkiem swym mięśni starają się dopomóc maszynie, aby utrzymać obroty silnika. Maszyny wyraźnie się znarowiły, rzucają się w prawo i lewo jak rozjuszone rumaki stepowe; co chwila któraś wali się na bok, jakby chciała zrzucić jeźdźca i zacząć się tarzać na grzbiecie.

Jeźdźcy nie dają za wygrane. Nie zrażają się wybrykami swych maszyn. Zwalone stawiają znów na nogi, a właściwie koła; zagasłe silniki, im tylko wiadomymi sposobami, pobudzają do dalszego życia, do dalszej walki.

Losy co chwila się zmieniają. Mający szanse do pierwszeństwa trzeci zawodnik, po jednych z mniej udałych zwrotów, znajduje się w przydrożnym rowie i nie chcąc korzystać z obcej pomocy, zamienia się na dźwig i powoli winduje, kolejno za jedno to za drugie koło, zmartwiałą na krótko, maszynę znowu na drogę udręczeń. Będący na czele całej eskapady też nie ma lek-



Motocykl pnie się ku górze, silnik pracuje całą mocą.

kiego życia. Nieopatrznie ustawił karter motocykla na płaskim kamieniu i, nie zdając sobie sprawy z tego, usiłuje ruszyć z miejsca.. bezskutecznie.

Po chwili przybywają nowi towarzysze niedoli. Jeden z nich; pełen animuszu sportowego, wyprzedza męczenników i gromem swego motoru głosi, rzekomo niezaprzeczalne, zwycięstwo.



Obca pomoc przy naprawie hamulca.

Wysokie świerki z pobłażliwym uśmiechem spoglądają na przedwczesnego triumfatora; wiele widziały w roku ubiegłym, zmagań ludzkich i maszyny, niejednego mołojca - asa widziały jak powoli tracił siły i nadzieje na zwycięstwo, nie-



jednego widziały zwalonego bez sił i przywracanego do przytomności zimną, górską wodą.

I poszumem swych igieł zdają się szeptać: ,,Pędź szaleńcze, póki jeszcze pęd cię niesie, lecz bądź ostrożny".

Nie zwraca uwagi jeździec na te gaworzenia, na te przestrogi złowrogie. Mocno trzyma w garści maszynę; nie zdejmie nóg z podnóżka choć maszyna daje skoki, jak spłoszona kozica. Nie wybiera drogi, sadzi przez wystające korzenie, zlewa mętnym płynem kałuż ugrzęzłych współzawodników, pnie się na górę, jakby mu kto drogę, żwirem i piaskiem wysypał.

Jeszcze głośniej zagrał silnik. Raz i drugi zabuksowało koło na ukrytym w błocie obmokłym korzeniu czy zdradliwej glince, raz i drugi wyrzuciło wachlarze błota, głośno zawtórował silnik tym efektownym popisom, lecz nie wstrzymało to pędu maszyny.

Jak ptak brudnopióry przemknął przez krainę udręczeń szalony jeździec. Jego szał jeździecki czy też wysoka klasa jazdy zabija w niektórych jeszcze słabo żarzące się nadzieje, w innych naodwrót, na nowo zawiść, na nowo porywa do bezcelowych pozornie wysiłków.

Następny to już nie taki szczęśliwiec. Choć ostrożnie zjeżdża, widząc sceny z pamiętnej nanoramy ,,Berezyny", choć starannie unika zdradliwych miejsc i zasadzek... niestety dzieli los towarzyszy i długo będzie się borykał w tumanie przeoliwionych spalin, nim przejdzie ten Rubikon Tatrzańskiego raidu.

Los jego podzielą i inni zawodnicy lecz zostawimy ich i pójdziemy z tymi, którym nie zabrakło animuszu sportowego i którzy, zdoławszy przerwać kordon pułapek i niespodzianek mkną z wichrem w zawody — ku pełnym czaru ruinom zamku Czorsztyńskiego.



Choć straszna jest ta droga bita, choć mocno są bici jeźdcy, choć maszyna i jeździec zamieniają się w jakiś niesamowicie rozedrgany zespół, tak okropne są wyboje, to jednak stracone minuty każą zapomnieć o minionych okropnościach i pędzić co tchu w jeźdźcu i gazu starczy w maszynie.

Biedni zaiste raidowcy. Nawet przyroda zda się z nimi igrać. Gdy spragnieni pociechy zostaną łaskawie obdarzeni na chwilę ciepłem słonecznych promieni, które im rozradują skołatane dusze i serca napełnią nadzieją zwycięstwa, złe moce wnet zasnują łaskawe strugi światła i ciepła, nieprzebitą zasłoną chmur deszczowychi wstrzymują szaleńczy bieg potokami ulewy i rorzuconymi bezładnie kałużami błota, wściekle rzucającymi się na pędzących zawodników.

Jak wicher przemknęli obok rycerskiej sadyby. Duchy dumnych hospodarów Czorsztyna w niemym zdziwieniu wiodły niewidzialnymi oczyma skulone postacie zawodników.

Co chwila w równomierne monotonne pomrukiwanie górskiej rzeki nieskordynowanym akordem wpadał hałaśliwy terkot lub wycie różnych kalibrów maszyn raidowych.

Liczne wyboje i drobne wyrwy w nawierzchni szosy, tak zwana ospa szosowa uczyniły zawodników obojętnymi na cuda przyrody i pomniki architektury wieków ubiegłych i nie pozwolą im oderwać oczu od ścielącej się drogi. Każde spojrzenie w bok, a tymbardziej w góre grozi potężnym uderzeniem i pęknięciem sprężyny przedniego widelca lub conajmniej błotną kąpielą od stóp do pasa.

Widocznie przyroda, obrażona na pozbawionych sentymentu motocyklistów, postanowiła dać im nauczkę. Na niewidzialny i niesłyszalny rozkaz otwierają się wodne upusty chmur; olbrzymie krople deszczu, podrywane zacinającym z boku wiatrem, starają się wstrzymać zapędy rywali i ukarać ich należycie.

Na nic hełmy, kombinezony i inne okrycia wyczerpanych i osłabionych wysiłkiem fizycznym i duchowym motorowców; dla kropli deszczu, kierowanej wiatrem nie ma przeszkód i osłony. Jedna za drugą, jedna wspierana przez drugą zawsze znajdzie drogę do najczulszego na chłód i wilgoć miejsca, zawsze dokuczy , zawsze zleje plecy zimnym prysznicem.

Okulary nie warto przecierać, wodna kurtyna przesłania i zmiejsza widoczność do minimum. Trzeba je zrzucić. Odtąd rzęsy będą bronić oczu przed atakami deszczowej wody choć wiatr zawija je, a... ostrza ich wbija w twarz zziębniętą od zimnej wody.

Powoli jeździec staje się na wszystko nieczuły, nic go nie cieszy i nic go nie martwi. Jedyna myśl świdruje uparcie w mózgu: czy zdąży na punkt kontrolny w Krynicy, czy nie nawali guma, czy czasem drobny pyłek nie ulokuje się w mikroskopijnej gardzieli rozpylacza i nie zmusi do żmudnej pracy zmartwiałymi od wstrząsów i chłodu rękami.



No chyba na dziś koniec kary za brak sentymentu. Niebo staje się łaskawsze. Ponura zasłona stopniowo się przerzedza. Ukryte dotychczas starannie promienie słoneczne wyrywają się z niewoli i całą siłą młodzieńczego wiosennego słońca rozpalają atmosferę, rozgrzewają zszarzałą szosę i skrzętnie zbierają wodę z kałuż, kotlin i wyboi by ją z powrotem jak najprędzej oddać niebiosom.

Coraz rzadziej i coraz słabiej wyrywają się z pod kół motocykla strumienie mętnej wody, coraz pewniej czuje się jeździec. Zapomniał o ulewie, zapomniał o strasznej drodze, bo oto ściele się przed nim szeroka taśma z każdą chwilą bielsza i równiejsza aż wreszcie niespodziewanie za zakrętem zmienia barwę z czarnej na szarą, rzuca pod koła maszyny równy jak stół asfalt i zachęca do oddechu pełną piersią, do dania gazu na całego.

Lekkimi łukami, tworząc jedną serpentynę za drugą, niesie na swym grzbiecie pobudzonych znów do walki zawodników, wysoko w górze. Boki jej obsiadła liczna gromada wysokich, masztowych świerków. Jakby przykucnęły i chciały bliżej poznać tegorocznych szaleńców tatrzańskiego raidu.

Kończy się las. Jeszcze dwa wiraże i przed zmęczonym wzrokiem — piękna panorama Krynicy.

Krynica, oaza zdrowia, miejsce nadziei dla przybywających, niezapomniana kraina wzruszeń i przeżyć, pełna życia i chęci do życia, niestety jest nieczuła na przybycie umazanych błotem gości.

Mimowolną nieuprzejmość Krynicy, starała się wyrównać przyroda. Gorące promienie słoneczne suszyły przemokniętych zawodników, wlewały w ich żyły nowe zasoby energii, kruszyły błoto na wypoczywających po trudach silnikach.

W blaskach krynickiego słońca odżywa niefrasobliwy humor niedawnych rywali. Snują się opowieści podawane specjalną gwarą, padają aktualne zagadki na tematy raidowe, powstają nowe kawały (witze) więcej lub mniej salonowe cichną powoli narzekania na organizację, drogi, pogodę i pokrewne tematy. Z nowymi siłami stają motocykliści do nowych zapasów raidowych.

Zakopane wita ich, aczkolwiek zmęczonych i na rozkołatanych maszynach, lecz dumnych, że połowa zadania jest spełniona, szczęśliwych, że część trudów raidowych jest już poza nimi.

Ciężko było wstawać dnia następnego. To też całkowicie uzasadniony był dowcip o tym, jaka jest różnica pomiędzy zawodnikiem i śniegiem na górach, (ten ostatni może dłużej poleżyć). Choć trasa na ten dzień wypadła bardzo krótka, bowiem tylko 80 km, lecz pod względem intensywności wzrzuszeń sportowych nie ustępowała ani na jotę poprzednim. Jeżeli dorzucimy do tego próbę szybkości szosowej w ulewny mglisty dzień deszczowy — obraz udręczeń będzie całkowity.

Na starcie staje już tylko 15 zawodników. Reszta jest wyeliminowana za przekroczenia regulaminowego czasu. Dla nich pozostaje, zorganizowany na prędce „raid pocieszenia". Dobre i to boć przecież chłopy się naorały, coniemiara i raczej zawinił tu regulamin niż zawodnicy, którzy dali z siebie i ze swych maszyn wszystko co dać tylko mogli.

Nie będą opisywał i koloryzował zmagań dnia drugiego. Była to rozgrywka między niedobitkami, tym bardziej zażarta, że siły były prawie równe, że brawura Dochy, spotkała się ze spokojem Jurkowskiego i przysłowiowym już dziś zacięciem sportowym Michałkiewicza. Walczyli oni o każdą piędź trasy o każdy ułamek sekundy, każdy swoją metodę, swoją taktykę stosując.

Jeszcze raz dowiedli polscy motocykliści, że ani wertepy górskie, ani rozmokła, przepastna, usuwająca się pod kołami glina, ani kamieniste progi, ani zawiesiste mgły dolin tatrzańskich, ani ulewne deszcze, ani wreszcie odbijające się wielokrotnym echem, pioruny, nie powstrzymają ich, gdy zechcą wykazać swe przygotowanie do wyczynów sportowych i do ewentualnej ciężkiej służby w razie wojny.

*

W raidzie wzięli udział zawodnicy wojskowi na motocyklach krajowej produkcji, które spisały się dużo lepiej niż na poprzednich zawodach. Należą się również słowa uznania dla polskich opon i dętek „Stomil", które wykazały całkowitą przydatność w ciężkich warunkach raidowych.





CAMPING

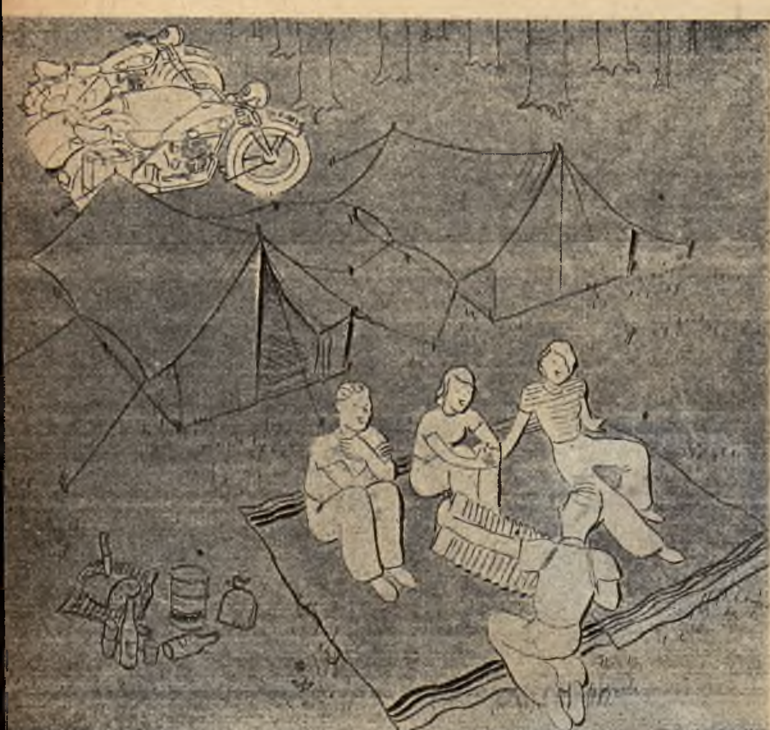
Życie teraźniejsze we wszystkich swoich przejawach, skierowane ciągle do materializowania praw naturalnych i wszystkich potrzeb ludzkich jest jakby sztuczne, urojone. Czynniki postępu stworzone przez wynalazczy umysł człowieka sprawiły, że życie to odbiegło daleko od życia rzeczywistego.

Fabryki i biura, nasze prace umysłowe i fizyczne nie są wyrazami prawdziwego życia. Są tworami sztucznymi, których chcemy i szukamy, bez których już obecnie nie moglibyśmy się obejść, ale które jednocześnie przy zbytniej jednostronności życia dają się nam dobrze we znaki.

Instynkt naturalny człowieka wtedy zaczyna się bronić i budzi pragnienia inne.

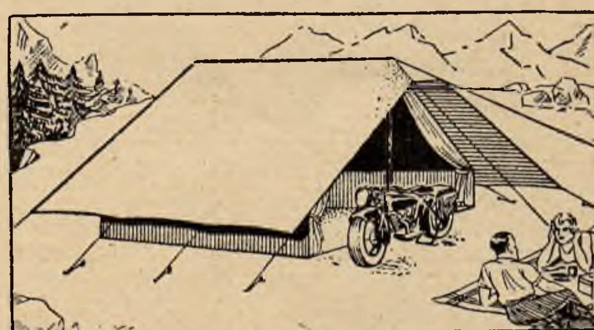
I to jest powodem, że wytwory nauki i wiedzy stworzone przecież dla udogodnienia życia, jako sprzeczne jednak z instynktem naturalnym zaczynają nas w końcu nużyć.

Któż z nas czasami nie „złościł się" na takie konieczności nowoczesnego życia, jak telefony, samochody, maszyny, wszystkie te rzeczy, które przykuwają nas do swego rydwanu sztucznych czynności, męczą nas, szarpią naszemi nerwami nie pozwalając im dojść do stanu spokoju.



Ciągła aktywność własna i otoczenia, ruch, pośpiech, hałaśliwość i oddziaływanie tych czynników na psychikę wyklucza, żeby tak powiedzieć możność wytchnienia, przerwania pogoni szybkiego życia obecnego, zatrzymania się w biegu choćby na pewien tylko okres czasu i tem samem uniknięcia przemęczenia.

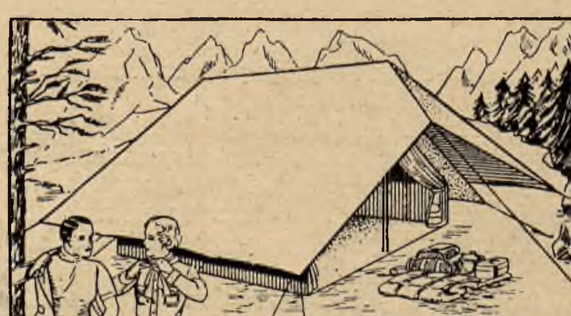
I dlatego kiedy wszystkie genialne nasze wynalazki nam dokuczą, pragniemy oddać się życiu naturalnemu, życiu prawdziwemu człowieka.



ka. Chcemy wtedy uwolnić się od tych wszystkich nieodłącznych jarzm teraźniejszości. Chcemy żeby one jakgdyby spłynęły, czyniąc nas wolnymi.

Lecz nie łatwo się od nich uwolnić.

Nie możemy tego zrobić w naszym domu. Znajdzie się tam zawsze telefon, radio, dzwonek elektryczny przy drzwiach wejściowych, hałasy ulicy, syreny sąsiednich fabryk itp. I mimo naszego pragnienia ucieczki przed nimi, nadal



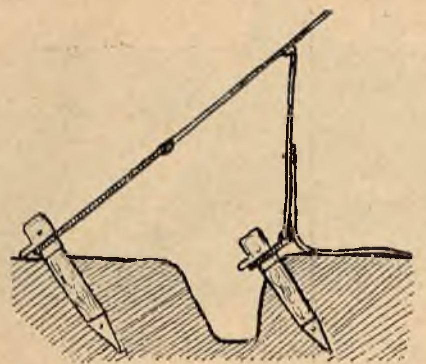
będziemy narażeni na ich oddziaływanie.

Istnieje tutaj tylko jeden, niezawodny sposób oderwania się i ucieczki, a tym jest uprawianie „campingu".

Weźmy ze sobą nasz dom przenośny — ten stary, kochany namiot — naszą kuchnię i nasze łóżko i wyjedźmy.

Dokąd?

Wyjeżdżając nie wiemy jeszcze gdzie obierzemy miejsce postoju. Lecz jeśli w drodze znajdziemy zakątek cichy i spokojny, który będzie się nam podobał, którego otoczenie będzie pełne uroku, wtedy bez namysłu zatrzymamy się, rozładujemy nasz bagaż przytroczony do „motoru" i wbijemy kołki dla umocnienia namiotu.



I tam dopiero naprawdę zaczniemy żyć.

Tam na skraju lasu, nad brzegiem spokojnej rzeki będziemy rzeczywiście „u siebie" jakgdyby powróceni naturze, wśród ogromnego spokoju przyrody, ciszy przerywanej jedynie przyjemnym śpiewem ptaków i brzęczeniem owadów.

Raz dziennie lub co drugi dzień, wybierzemy się wtedy do sąsiedniej wsi lub miasteczka dla poczynienia sprawunków, zakupu prowiantów.

Płomienie i ogień małego ogniska, które rozpalimy dla przygotowania posiłków, będą życiem i radością obozu.

Strój niekrępujący, lekki, najwolniejszy — im mniej tym lepiej, zabawy i gry, jakie tylko fantazja nam podsunie, rozkosz oddychania czystym powietrzem, kąpiele ranne w chłodnej, przezroczystej wodzie pobliskiego potoku czy rzeki, opalanie się na słońcu — wywołują potężną radość życia.

Camping rozpoczyna się w dniu wyjazdu.

Przyjemność takiego wyjazdu odczujemy w pełni opuszczając miasto wczesnym rankiem, kiedy prąd świeżego powietrza spływa po naszych policzkach, droga ucieczka z pod kół motocykla, motor warczy i mknie jakgdyby wraz z nami upajał się przestrzenią i nowymi horyzontami.

Czy może być większa rozkosz jak pierwsze obudzenie się, wczesnym rankiem, w namiocie, jak obserwowanie wschodu słońca, budzenia się całej natury do życia po odpoczynku nocnym i podziwianie wspaniałych widoków przed nami przez przyrodę roztoczonych. Ileż tu wrażeń, jakże odmiennych od tych, które codziennie przeżywamy.

I to wszystko jest rzeczywistym życiem, w dodatku prawdziwym wypoczynkiem, niezbędnym dla ludzi miasta, źródłem zdrowia i radości życia.

Wypoczynku tego, tej swobody, tych odkryć nowych horyzontów, które daje nam „camping" nie da się osiągnąć na żadnej innej drodze.

W miarę udoskonalania wszystkich nieodzownych dla campingu przedmiotów jak, namio-

tów, kuchenek, łóżek składanych, worków do spania itd. oraz coraz bardziej praktycznego ich wykonywania, ilość miłośników życia obozowego rośnie.

Zagranicą jak we Francji, Anglii jest ich obecnie bardzo wielu. Piękniejsze okolice w okresie letnim roją się od białych plam namiotów rozbitych przez tych nowych „cyganów" — na których początkowo spoglądano z ironią, którzy jednak teraz stali się zjawiskiem codziennym.



Motocykli obwieszonych ekwipunkiem obozowym, z przytroczonymi workami, walizami nie ogląda się już z zaciekawieniem. Budowane są nawet przyczepki dwukołowe, specjalnie przeznaczone na ekwipunek, holowane przez solówki, którymi nie można zabrać tyle bagaży co motocyklami z wózkiem.



Tak zwani „spacerowicze" wyjeżdżający za miasto dla spaceru wypytują się napotkanych miłośników „campingu" o szczegóły takie jak ceny ekwipunku, jego ciężaru i miejsca które zajmuje, sposobu spania, gotowania posiłków itp. okazując coraz więcej zainteresowania „campingiem" i zwiększając stopniowo szeregi jego zwolenników. Słowem iskra upadła na pro-



chy nagromadzone przez pierwszych „campingowców".

Ewolucja oczywiście dokonywała się stopniowo.

U nas jesteśmy dopiero w fazie opuszczania miasta na „week-endy" i święta dla spędzenia paru godzin na świeżym powietrzu, rzadziej już połączonym z kąpielą, a więc w fazie, w której najliczniejsi są tak zwani „spacerowicze" opuszczający miasto dla kilkugodzinnego spędzenia czasu na świeżym powietrzu i dla spaceru.

Przy samych szosach głównych lub blisko obok nich, widzi się w okolicy zalesionej opuszczone i pozostawione samochody i motocykle.

Towarzystwo, które przyjechało, spaceruje po najczęściej zakurzonym, bo tuż przy szosie leżącym lesie, w pełnym, sztywnym, żeby tak powiedzieć „uniformie", nierzadko odświętnym, a z natury rzeczy niepozwalającym na przyjemności jakie by w swobodnym stroju mieć mogli. Czas wypełniają pogawędką lub flirtem.

Wyjeżdżają z miasta w południe bo trzeba rankiem trochę „pospać". Przed wieczorem szybko wracają do miasta żeby zdążyć jeszcze do teatru lub do kina.

Rzadziej widzi się tych, którzy opuszczają utarte szlaki, zbaczają z szos i dróg głównych, wjeżdżają na drogi polne, a z nich w teren.

Ci odkrywają nowe horyzonty.

Jadąc ścieżką polną między drzewami, odczuwają że pozostawili jakgdyby poza sobą cały przytłaczający rozgwar kultury i wracają do

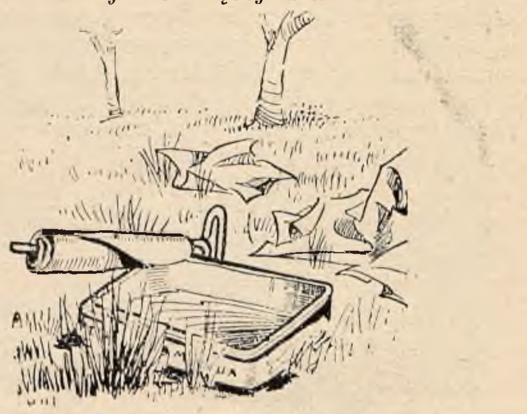
przyrody. Jakaż błoga cisza otoczy ich w chwili zatrzymania się, jakie poczucie wolności i swobody opanuje ich po rozładowaniu bagaży. W krótkim czasie dojdą oni do poznania czego wymaga najlepsze dostosowanie się do otoczenia, co dla pełnej przyjemności jest potrzebne i w co się zaopatrywać do takiego wyjazdu należy.

Ci będą zwolennikami „campingu".

Nie od rzeczy będzie wspomnieć tutaj o pewnych prymitywnych względach, jakie w stosunku do miejscowej ludności zachować należy. I to nawet w naszym własnym interesie, dla zdobycia życzliwości sympatii dla campingowców. Najważniejszym byłoby tutaj rozbijanie namiotu na obcych gruntach za zgodą właścicieli i pozostawianie terenu na jakim przebywaliśmy w możliwie czystym stanie.

Bo gdyby się wstawić w położenie chłopa, który zobaczy po naszym wyjeździe na swojej łące resztki jedzenia, zatłuszczone papiery, puszki od konserw, poobrywane gałęzie sąsiednich drzew wypaloną trawę itp. to łatwo zrozumieć jego niezadowolenie.

Przyszłemu petentowi o pozwolenie rozbicia namiotu odpowie odmownie, tych wszystkich zaś którzy bez jego wiedzy założą obóz na jego gruntach mniej lub więcej stanowczo usunie.



Co się tyczy ekwipunku to ci, którzy camping uprawiają dłużej, zarówno jak i ci którzy dopiero stawiają w nim pierwsze kroki spostrzegli, że jakość tego ekwipunku należy w pierwszym rzędzie uwzględnić. Powtarzać to musimy jaknajczęściej. Wydatki nasze bowiem zwiększą się niepotrzebnie jeżeli przy nabywaniu sprzętu nierozważnie zlekceważymy tą cechę na korzyść innej.

Dobry sprzęt nie narazi nas na ciągłe kłopoty. Inaczej jest z ekwipunkiem, którego jedyną zaletą jest „bezkonkurencyjnie niska cena”. W sklepie można go jeszcze porównywać z ekwipunkiem droższym, jakkolwiek nawet wtedy już fachowe oko zauważy różne usterki i niedociągnięcia wykonania, ale w polu na rozczarowanie długo nie trzeba będzie czekać.

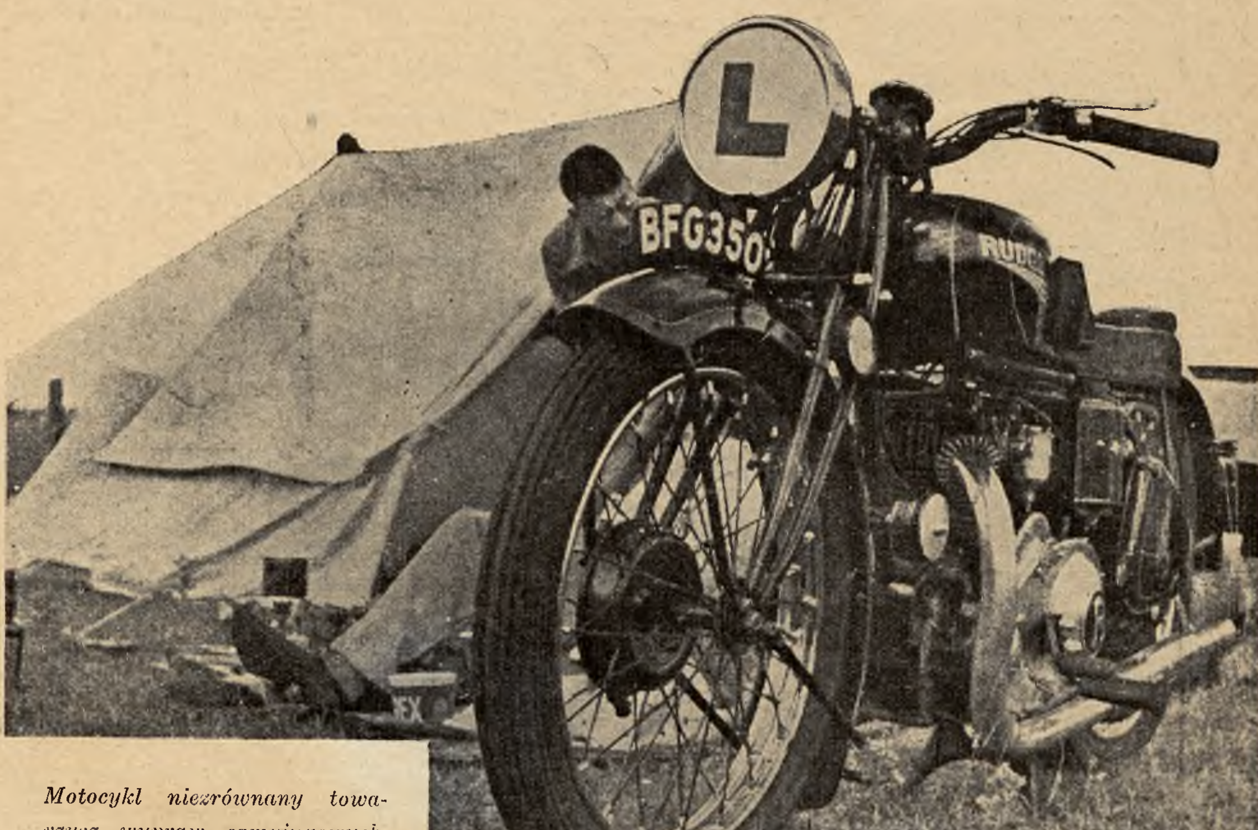


Jeden silniejszy podmuch wiatru i wszystko fruwa i leci. Użytkowanie tak kupionego np. namiotu staje się prawdziwym utrapieniem. Materiał który według katalogu miał być bardzo wytrzymały, rozdziera się łatwo. Pierwszy gwałtowniejszy deszcz sprawi, że wewnątrz namiotu z którego tak byliśmy dumni i zadowoleni po ustawieniu go, mamy wilgotną mgłę rozpylonej i przenikającej do wnętrza wody.



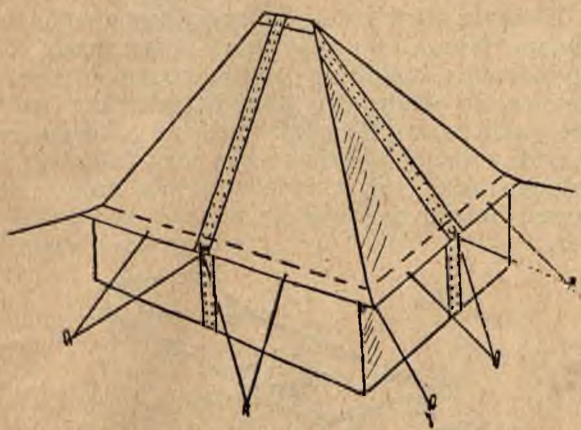
Z innymi rzeczami poza namiotem będzie podobnie, maszty i kołki będą się uginać, materace pneumatyczne będą w środku nocy wymagały dopompowania, wyściółka kładziona w namiocie na ziemię będzie przepuszczalna, grzejnik nie będzie funkcjonował itp. Słowem powodów do zniechęcenia ludzi obozu najbardziej zapalonych będzie dosyć.

Trudno jest zaradzić tym usterkom. Płótna za słabego nie będziemy mogli wzmocnić. Możemy zwiększyć jedynie nieprzepuszczalność płótna. Trzeba do tego około ½ kg parafiny w drobnych kawałkach wrzucić do 5 litrowej bańki zawierającej około 4½ litra czystej benzyny. Ażeby otrzymać roztwór należy wstrząsać bańką



Motocykl niezrównany towarzysz wypraw campingowych.

możliwie często pozostawiając dla całkowitego rozpuszczenia 24 do 48 godzin czasu. Następnie w tak otrzymanym roztworze zanurzyć materiał, którego nieprzepuszczalność chcemy zwiększyć, pozostawiając go przez kilka minut, po których wyjmujemy go, lekko wykręcając i poddajemy osuszeniu.



Najbliższy deszcz wykaże dobrą skuteczność tego zabiegu. Nic natomiast nie zrobimy jeżeli pneumatyczne materace przepuszczają, wskutek porowatości.

Należałoby jeszcze omówić z czego powinien się składać niezbędny ekwipunek i jakie są sposoby jego transportu.

Rozpatrzymy tą kwestię dla motocykla z wózkiem i trzech osób. Dla solówki oraz solówki z pasażerem na tylnym siodełku, oczywiście ekwipunek ten będzie odpowiednio mniejszy.

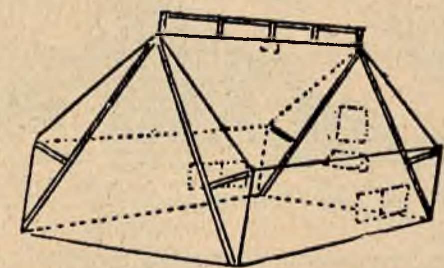


Z wyekwipowania typowego które tu podamy łatwo będzie ustalić niezbędne wyekwipowanie odmienne i o ciężarze mniejszym, uzyskane bądźto drogą zmniejszania wymiarów, bądź też redukowania ilości akcesorii, które nie są niezbędne.

Najpierwszą i najważniejszą częścią ekwipunku campingowego będzie namiot. Najbardziej klasycznym jest namiot kanadyjski dla 2 do 3 osób, długość 2 m, szerokość 1 m 50, wysokość 1 m 40 lub lepiej 2 m 20, 2 m, 1 m. 80. Ten ostatni jest daleko wygodniejszy. Ponieważ w wypadku motocykla z wózkiem ciężar nie odegra tutaj roli należałoby wybrać ten drugi rozmiar. Odgrywałaby tutaj rolę tylko różnica

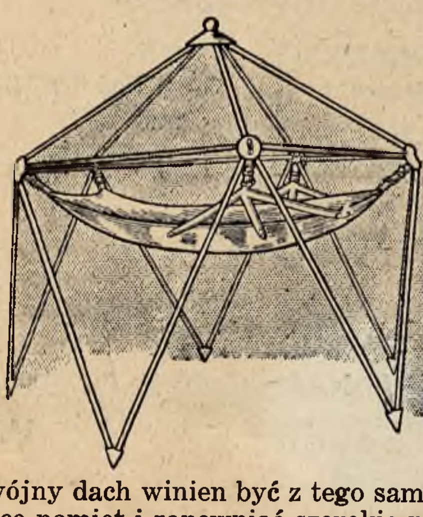
cen dość znaczna. Większy jednak wydatek opłaci się tutaj, gdyż brak należytej wygody spowodowany szczupłością miejsca zniechęci silnie szczególniej początkujących. Konieczność ciągłego zginania się jaka ma miejsce w zbyt szczupłym namiocie jest bardzo niemiła i nużąca.

Kolorów płótna jest kilka. Są białe, żółte, brązowe czyli tzw. khaki i zielone. Kolor oczywiście



przy dobrej jakości nie odgrywa tutaj roli. Kupować należy jedynie płótna znanych marek, wypróbowane. Dobre płótno białe jest lepsze od złego jakościowo płótna koloru zielonego. Niektórzy uważają że kolor biały przepuszcza zbyt dużo światła, co nie pozwala dobrze spać rano. Inni znowu utrzymują że płótna ciemne są ponure i nocą jest w nich zbyt ciemno. Sprawa nie jest łatwa do roztrzygnięcia. Jednak należy przypuszczać że płótno naprzykład zielone nie jest ani za jasne, ani za ciemne i będzie zadawalać zarówno amatorów odpoczynku jak i amatorów wesołości.

Wyściółka kładziona wewnątrz namiotu na ziemię musi być też dokładnie sprawdzana. Istnieje tutaj mnóstwo materiałów do tego celu używanych pojedyńczych, podwójnych i potrójnych. Najlepszym jest płótno gumowane podwójne. Wykonanie tej części ekwipunku łącznie z namiotem rozpowszechnia się coraz bardziej jako zapewniające osłonę całkowitą przed wiatrem i owadami, ponadto usprawniające ustawienie namiotu. Urządzenia do zamykania są różnorodne i naogół zadawalające bo zapewniające zupełną szczelność zamknięcia.



Podwójny dach winien być z tego samego materiału co namiot i zapewniać szerokie pokrycie.

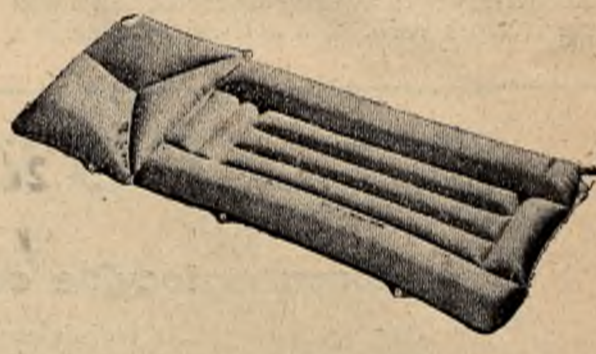
Jest tutaj jeden szczegół napozór małej wagi, którego jednak nie należałoby pomijać. Chodzi o urządzenie wentylacyjne. Jego wykonanie jest nietrudne, winno ono tylko zapewniać dostęp powietrza, oczywiście nie dopuszczając deszczu do środka namiotu.

Wszystkie wiązania winne być należycie mocne i budzić zaufanie. Dobry namiot winien się oprzeć najgorszym warunkom atmosferycznym, gwałtownym ulewom, wichrom i burzom.

Dalszym ekwipunkiem będą urządzenia do spania. Muszą one zapewniać wypoczynek. Cóż wybierzemy materace pneumatyczne czy łóżko polowe. To ostatnie ze względu na ciężar i miejsce, jakie zajmuje, będzie możliwe tylko dla motocykli z dużym wózkiem. Dla solówki transport takiego łóżka jest niedopomyślenia mimo całej pomysłowości motocyklistów.



Tutaj także winna panować zasada lepszy jest droższy. Doświadczenie uczy, że droższy jest zawsze tańszy, mimo całej paradoksalności powiedzenia. Tembardziej jeśli się uwzględni czas użytkowania.

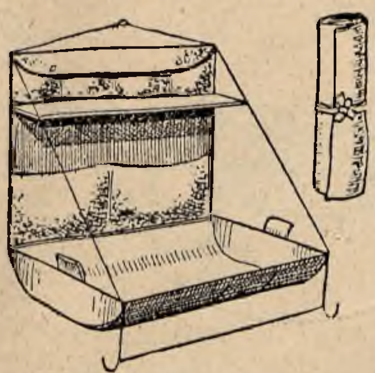


Materace pneumatyczne są tutaj przykładem charakterystycznym. Zwykłe materace takie służą przez jeden rok, w gatunku najlepszym zaś pięć lat, podczas gdy różnica w cenie między nimi jest daleka od 100%, co odpowiadałoby jednemu rokowi użytkowania. Czyli ten pierwszy

jest cztery razy droższy od drugiego. Cyfry te zauważamy, nie są przytem wcale przesadne. Pozostaje tu wybór tylko według upodobania materacy pojedyńczych czy np. w wypadku trojga osób jednego podwójnego i jednego pojedyńczego.

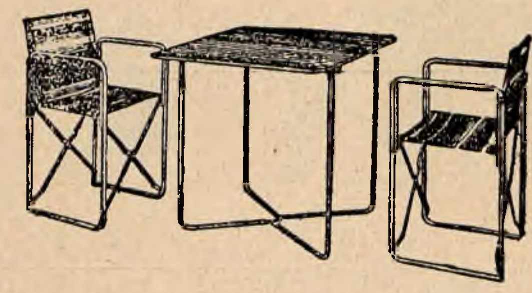


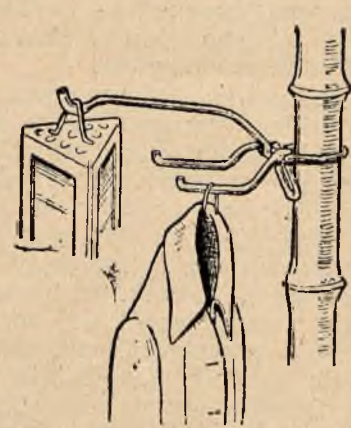
Worek do spania „śpiwór" jest konieczny. Ciepłym i korzystnym, bo lekkim, jest worek



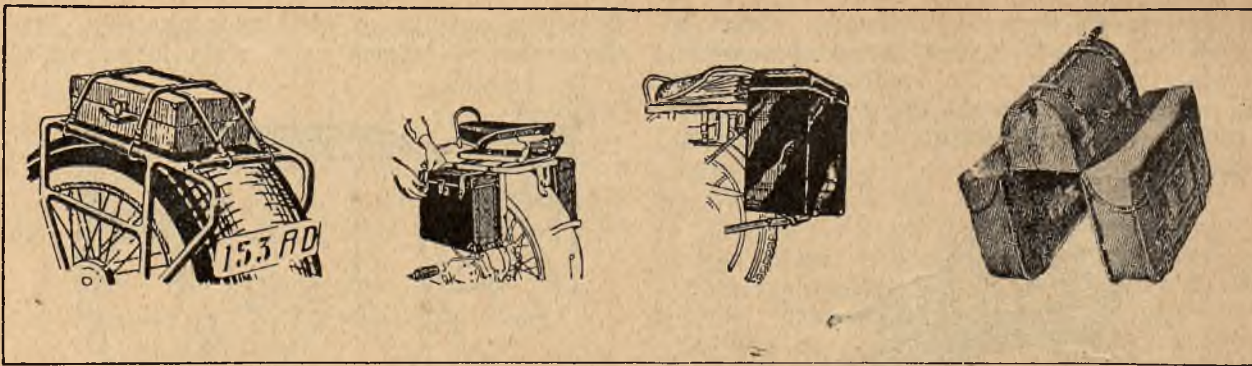
na puchu lub chińskiej wacie (bawełnie). Należy się tylko upewnić, że pokrycie jest solidne.

Worki te mają jedno lub dwa zamknięcia, błyskawiczne po bokach, co pozwala łatwo wejść





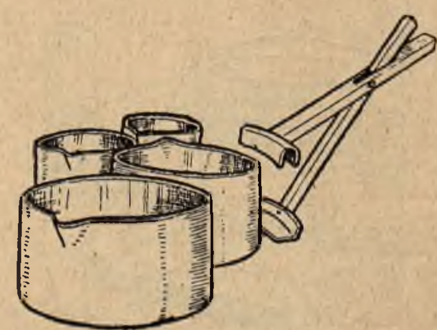
i pozostawić górną część opuszczoną, z początkiem nocy, kiedy jest jeszcze gorąco.



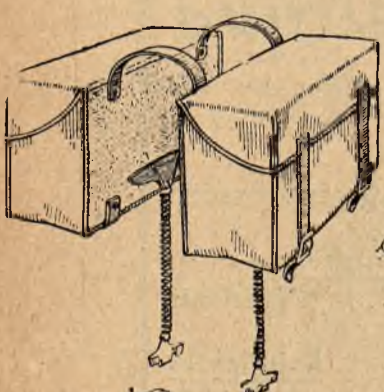
Worek do spania musi mieć wewnątrz podpinkę zastępującą prześcieradło zwykłego łóżka. Podpinka dla łatwego zdejmowania do prania jej ,winna być tylko przypięta.

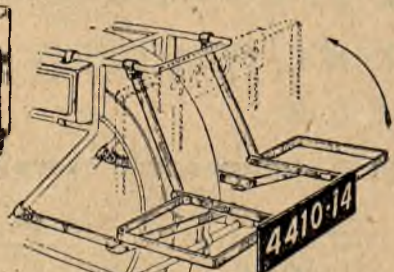
Wygodne schronienie i dobre spanie nie jest jeszcze wszystkim. Trzeba w takim obozie zaspakajać również dobry apetyt, wywołany zdrowym i beztroskim trybem życia. Trzeba dobrze jeść. Ale nietylko zimne potrawy, jak koncerwy, sery itp. Właśnie jednym z uroków campingu jest przyrządzanie sobie samym posiłków gorących, które o ile w początkach niezawsze się udają, to dają nam przynajmniej zadowolenie, że sami je sobie przyrządziliśmy. Do tego potrzebny będzie grzejnik, zapewniający bezpieczeństwo w posługiwaniu się nim. Typów jest wiele, specjalnego typu dla campingu nie ma. Zwykłe primusy są zupełnie przydatne, potrzebne tu są jedynie duże osłony od wiatru, nigdy nie należy bowiem używać ich wewnątrz namiotu, gdyż o wypadek i podpalenie wskutek nieostrożności nietrudno.

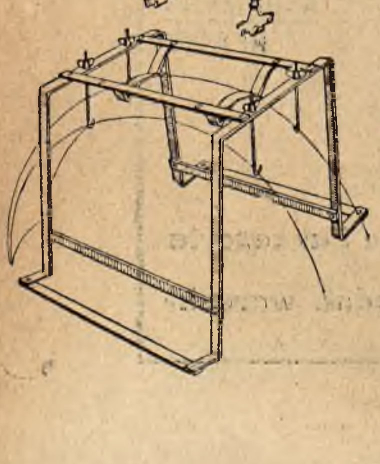
Komplety naczyń, talerzy, szklanek i innych przedmiotów kuchennych dla obozów w najrozmaitszym, lekkim i praktycznym wykonaniu łatwo jest nabyć w sklepach sportowych. Dla przykładu o którym mówimy (motocykl z wóz-

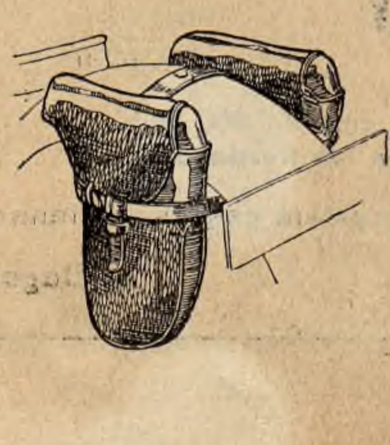


kiem — 3 osoby) są potrzebne: jedna patelnia, 3 garnki (największy o pojemności 2 litrów) 1 rondelek, 5 talerzy, 4 szklanki, 3 nakrycia, 1 nóż kuchenny, 1 maselniczka, 1 czajnik, 1 chochla, 1 łyżka do mieszania, 1 solniczka oraz skrzyneczki lub woreczki na cukier, sól.









To cały nasz ekwipunek, lecz zanim go wypróbujemy trzeba go przewieźć, co jest dzięki wózkowi bocznemu stosunkowo łatwym. Kwestię umocowania bagaży trudno jest rozwiązać na papierze. Różne akcesoria maszyny mogą zupełnie zmienić z góry określony plan. Rozłożenie rzeczy przewożonych zależeć będzie od pojemności wózka i jego miejsca za siedzeniem. Im większy wózek, tym łatwiej rozmieścić bagaż.

Ogólnie mówiąc korzystnym jest następująco rozłożyć ekwipunek przewozowy.. W kufrze wózka materace pneumatyczne, bielizna na zmianę i różne przedmioty. Na kufrze cały sprzęt kuchenny. Na motocyklu namiot, worek do spania i jeżeli jest miejsce stół i krzesełka.

Dwa są sposoby umocowania sprzętu kuchennego na kufrze wózka: albo użyć walizkę albo plecak. Jeżeli wierzch kufra jest płaski nie ma żadnych trudności, wystarczy zmontowanie dwu uchwytów z uszkami na pas dla umocowania walizy. Jeżeli wierzch jest zaokrąglony trzeba zmontować podstawkę na walizę lub plecak. W każdym warsztacie podstawkę taką wykonają i zmontują. Jedno pociągnięcie farbą i wszystko jest gotowe.

Umocowanie pakietów na samym motocyklu musi być bardzo mocne. W przeciwnym wypadku wstrząsy i drgania maszyny rozluźnią szybko umocowania. Należy tu używać tylko pasów z mocnej chromowej skóry.

Trudno jest określić dokładnie ułożenie pakietów. Naogół w spodzie, podłużnie obok siebie układamy pakiety z namiotem i dachem podwójnym. Nad tym worek do spania, ułożony w worku z płótna żaglowego, który może ponadto zawierać moc drobnych innych rzeczy, lecz nie tłukących się z uwagi na zaciskanie pasem przy umocowaniu.

Gdzie najkorzystniej będzie rozbić namiot? Trzeba wybrać miejsce możliwie osłonięte od wiatru i tam gdzie teren nie jest wilgotny. Miejsce takie winno być w pobliżu źródła, ażeby mieć blisko wodę, względnie jeżeli takiego źródła nie będzie, w pobliżu zabudowań gospodarskich od których wodę będziemy brali. Nie powinno się obozować zbyt daleko od miejsc zamieszkałych, gdyż w ten sposób utrudnimy sobie zaopatrywanie się w żywność.

Nie powinno się obierać również miejsc zbyt uczęszczanych, jak np. skrajów drogi, ścieżki dla uniknięcia natarczywości gapiów.

Camping pozwala na przyjemności pobytu na świeżym, wzmacniającym powietrzu i jednocześnie korzystanie ze spokoju, który daje prawdziwy wypoczynek. Znajdujemy się wpośród pięknej przyrody, którą się poznaje lepiej i którą się kocha za dobrodziejstwa jakie ona nam daje. Jej zmieniające się i różne widoki, piękno okolicy, łagodny spokój cienistych zakątków sprawiają że zapominamy o codziennych naszych troskach i odpoczywamy po hałaśliwym i intesywnym życiu miejskim.

Przeprowadzając w czasie campingu tak zbawienną kurację powietrzną naszego ciała, znajdujemy w nim równocześnie znakomity wypoczynek i dla umysłu — co pozwala nam wrócić pełnymi energii z powrotem do naszej pracy.



MOTOCYKLIŚCI!!

POZNAJCIE ISTOTNE WALORY MOTOCYKLA, JAKO ŚRODKA, UMOŻLIWIAJĄCEGO UPRAWIANIE CAMPINGU!

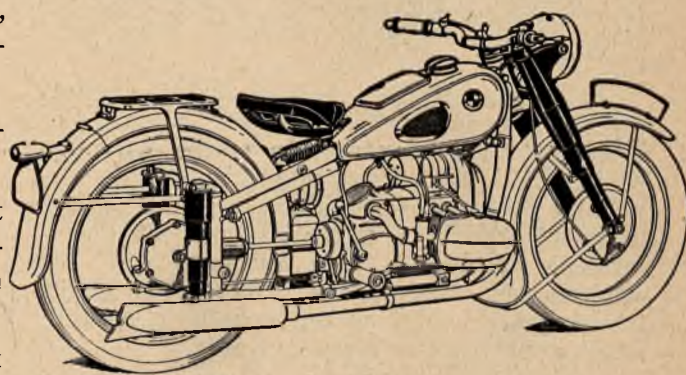
Wielka nagroda Bukaresztu

19 bm. rozegrano w willowej dzielnicy Bukaresztu zawody o Wielką Nagrodę, w klasie samochodów sportowych do i ponad 1500 ccm., samochodów wyścigowych wreszcie wyścigowych motocykli.

4 starty skończyły się 4 zwycięstwami samochodów i motocykli BMW.

Tak, jak „motocyklową bronią" BMW jest typ 500 ccm. z tylnym resorowaniem, tak w klasie samochodów posługuje się fabryka typem 2 ltr., 6 cyl., 80 KM.

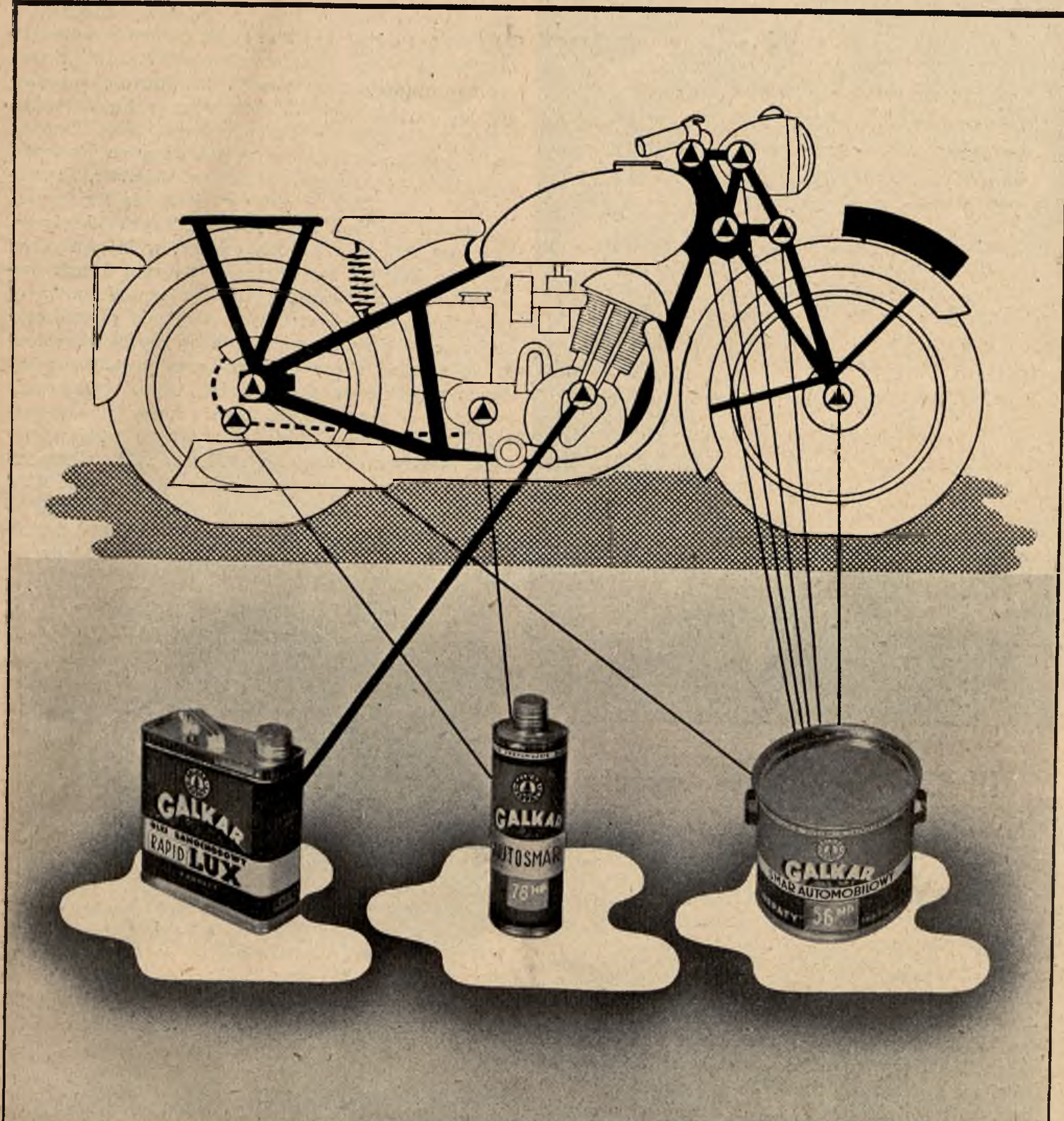
Cóż poradzić na to, że Niemcy mają dziś tak szybkie maszyny, że wraz z DKW roznoszą dosłownie włoskie i angielskie konkurencje. 4 wspomniane zwycięstwa to dowody wspaniałych rezultatów pracy konstruktorów niemieckich,

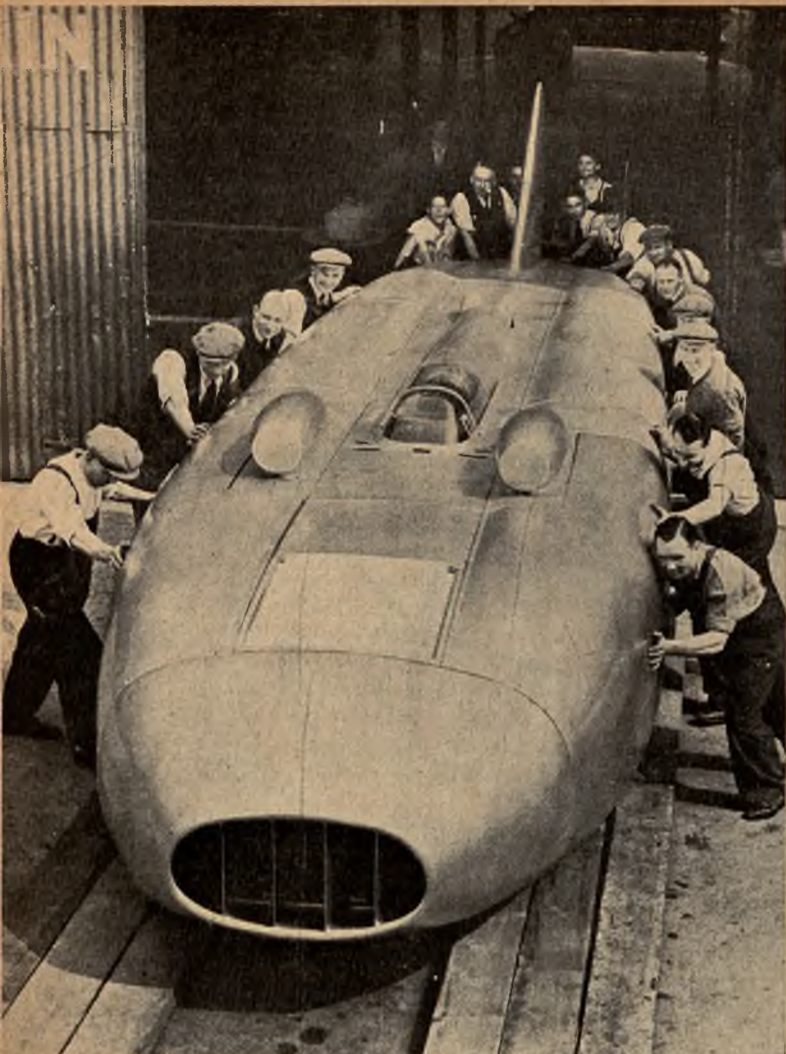


których pierwszą zaletą jest to, że myślą nowocześnie.

J. J. M.




GALKAR
RAPID LUX
GALKAR
AUTOSMAR
GALKAR
SMAR AUTOMOBILOWY



III Ogólnopolskie wyścigi motocyklowe ulicami miasta Bielska

(nadesłane przez organizatorów).

W dniu 29 maja br., zorganizowane zostały po raz trzeci przez Bielsko Bialski Klub Motocyklowy i Motocyklowy Klub Związku Strzeleckiego w Bielsku, cieszące się dużą popularnością, wyścigi motocyklowe ulicami m. Bielska, o charakterze ogólnopolskim, otwartym, zaliczone przez P. Z. M., do rozgrywek o mistrzostwo Polski, w którym wzięli udział zawodnicy niemieccy Cerny na AJS, Link na Norton oraz Novotny na Puch.

Ze względu na małą ilość zawodników kat. 250 ccm została ona puszczona razem z kat. 350 ccm., w której startowało 7 zawodników, jednakże z osobną klasyfikacją.

Krótko przed startem maszyn 350, które przebyć miały 30 okrążeń po 2.280 m toru, oraz maszyn kat. 250 na 20 okrążeń, zaczyna padać ulewny deszcz, skutkiem czego trasa stała się niezwykle śliska, a niezabrukowana część trasy rozmokła do tego stopnia, że spowodowała bardzo dużą ilość wypadków i defektów, czego dowodem jest, że nawet 50% wszystkich zawodników, nie ukończyło wyścigu, zaś na rannym treningu, poznańczyk Borek - Gostyński rozbił — również spowodu śliskiej trasy — swoją nowiuteńką BMW z tylnym resorowaniem koła, o betonową latarnię, a Falkowski z Gdyni, najechał swym Nortonem na sznur zamykający ulicę, doznając cięższych obrażeń głowy.

Start rozpoczyna się o godz. 2. Startują maszyny 350 ccm. i 250 ccm. Na czoło wysuwa się zawodnik Bujak z Cieszyna na Puchu, za nim Link, Langier na Veloccette, Novotny na Puchu, Jung na Nortonie, Korytyński na Nortonie, Bittner na Velocette, Fischer na AJS i inni. Jednak niedługo cieszy się Bujak prowadzeniem wyścigu, gdyż już w drugim okrążeniu, musi wycofać się z powodu upadku, w którym dosyć znacznie uszkodził swą maszynę. Również Langier upada na śliskiej trasie, rozbijając nowochromowany zbiornik swojej Velocette. W 4 okrążeniu prowadzenie obejmuje Link na Nortonie, podczas gdy Novotny musi się wycofać z powodu defektu magneta. Ponieważ deszcz przestaje na chwilę padać, tempo wyścigu natychmiast się wzmaga, ale znowu odpada kilku zawodników, przeważnie z powodu upadków i rozbicia maszyn. Między nimi znajduje się Blamowski na OK-Supreme i Bittner, który „demoluje" swoją Velocette KTT dosyć znacznie. Link tymczasem również nie chce być wyjątkiem i „kładzie" swego Nortona w dosyć brutalny sposób do błota i to w trzech okrążeniach trzy razy.



Start kategorii 500 cm³.



Start kategorii 350 cm³. Nr 17 Link — Wiedeń — I m., Nr 19 Jung — Bielsko — II m., Nr 23 Witkowski — Katowice — IV m., Nr 18 Korytyński — Bielsko — III m., wszyscy na świecach Bosch.

W kat. 250 ccm. nie ma już ani jednego zawodnika na trasie, mimo że nie ma jeszcze ani połowy wyścigu. W 14 okrążeniu wycofuje się zeszłoroczny zwycięzca TT w kat. 350 ccm. Fischer na AJS, z powodu urwania linki od gazu, zaś Korytyński który miał bardzo zły start, kilkakrotnie musi „odpoczywać" czyszcząc zbłocone okulary. Pod koniec wyścigu, zaczyna raz jeszcze padać deszcz, który jednak kończącym już wyścig zawodnikom, nie może już szkodzić. Pierwsze miejsce zajmuje Link Franz na Norton w czasie 1:08:00 z przeciętną 61,4 km/godz., drugie miejsce zajmuje Jung H. (BBKM) na Norton w czasie 1:10:18, zaś trzecie miejsce F. A. Korytyński (BBKM) również na Norton w czasie 1:12:31:05.

Przed startem maszyn kategorii 500 ccm. pogoda się poprawia, słońce wychodzi, osuszając zupełnie trasę.



Link na wirażu.

Ze startu wyrywa się pierwszy Cerny, któremu maszyna natychmiast „chwyta", dalej idą Lemański (Unia — Poznań) na BMW, Dąbrowski (Gdynia) na Rudge, Bathelt (BBKM) na Rudge, Dawczyński (Grudziądz) na Douglas, Hennek (KPW — Katowice) na Rudge, Szydłowski (Grudziądz) na Sarolea oraz Niekoraniec (MKZS — Warszawa) na NSU.

Już w drugim okrążeniu wychodzi Bathelt na drugie miejsce, wyprzedzając Dąbrowskiego i Lemańskiego, którego BMW nie może dostosować się do tempa wyścigu. I znowu wycofują się zawodnicy z powodu upadków, przeważnie na niezabrukowanej i niewyschniętej jeszcze części trasy. Pierwszym z nich jest Szydłowski oraz Niekoraniec, który wycofuje się w 9 okrążeniu. Tempo wyścigu wzmaga się. Wyścig prowadzi Cerny, za nim Bathelt, Dąbrowski, Hennek, Lemański i inni. Bathelt zaczyna atakować Cerny'ego, który rozwija mordercze tempo, którego nie mogą dotrzymać inni jeźdźcy. Mimo to udaje się Batheltowi minąć Cerny'ego w 18 okrąż., jednak Cerny nie daje za wygraną i znów w następnym okrążeniu wychodzi na czoło. W międzyczasie wycofuje się Hennek z zatartym tłokiem, i Dawczyński z powodu zerwania łańcucha i upadku. Cerny zwiększa swój dystans do Bathelta i wygrywa wyścig z przewagą 15 sekund w czasie 1:28:45 z przeciętną 78,6 km/godz., drugi Bathelt w czasie 1:19:00, trzeci Dąbrowski (1:19:57), czwarty Lemański (1:22:03).

Mimo fatalnej pogody publiczność w okazałej ilości około 8.000 z zainteresowaniem śledziła ciekawy przebieg wyścigów, które stały na wysokim poziomie, jednak warunki tego wyścigu dowiodły, że większa część zawodników nie sprostała jego wymaganiom.

Wieczorem odbyło się rozdanie nagród w sali „Strzelnicy". Nagrody wręczał zawodnikom p. kpt. Krupiński, który wraz z szefem organizacji zawodów p. Umgelterem zaszczycili swoją obecnością imprezę, jako delegaci Zarządu P. Z. M.

W każdym razie impreza się udała, aczkolwiek tylko pod względem sportowym, jednak organizatorzy zaczynają się już „głowić" nad przeprowadzeniem tego wyścigu w roku przyszłym.



Kontrola przyczepki motocyklowej

na podstawie czasopism niemieckich.

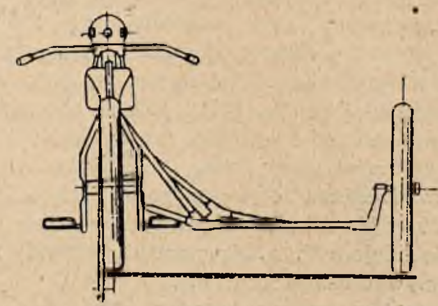
Słyszymy dość często zdania, że motocykl z przyczepką nie będzie miał nigdy idealnie pięknego wyglądu. Otóż należałoby przy nabywaniu motocykla z przyczepką, więcej uwagi poświęcić na zewnętrzny, estetyczny wygląd maszyny, aby motocykl z przyczepką tworzył możliwie jednolitą całość. Przyznać jednakże trzeba, że typy dzisiejszych nowych przyczepek w połączeniu z motocyklem, wyglądają bardzo estetycznie, a oprócz tego w miesiącach zimowych motocykl z przyczepką daje nam większy pożytek niż pojedynka, gdyż koło przyczepki stabilizuje pewność jazdy.

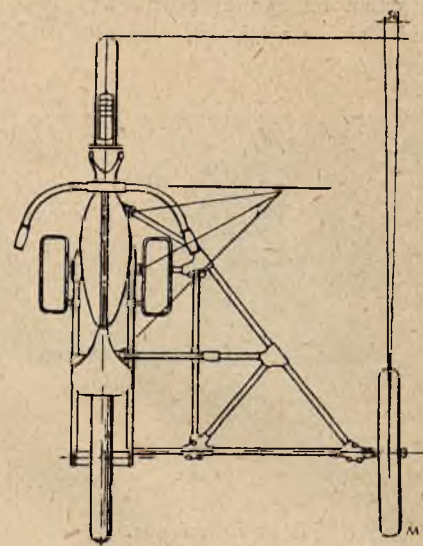
Trzeba również jednak przynać, że dużo kłopotów sprawia wielu motocyklistom źle zmontowana przyczepka, oraz niedostatecznie przeprowadzona kontrola nad ustawieniem przyczepki. Z tego powodu słychać dość częste narzekania, że:

motocykl z przyczepką jest nadzwyczaj ciężki w prowadzeniu, i że przy prowadzeniu na dłuższych odległościach zmęczenie kierowcy jest niewspółmienie duże, w porównaniu z prowadzeniem pojedynki,

że motocykl z przyczepką zużywa nienormalnie więcej opon, w niektórych wypadkach nawet pomimo dokładnej konstrukcji i ustawieniu przyczepki.

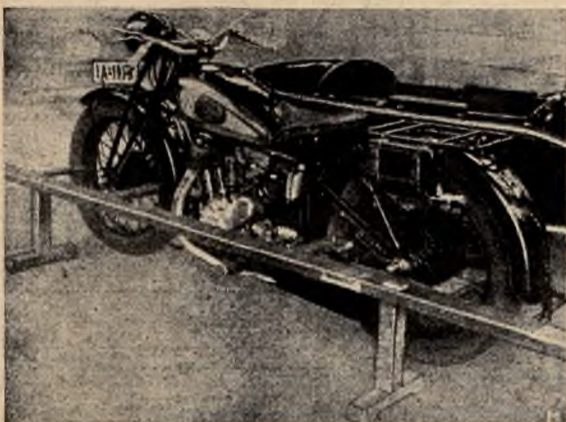
Jedno jest pewne, że takie narzekania mogą mieć miejsce tylko przy słabych maszynach i przy słabej konstrukcji podwozia przyczepki, ale nigdy przy silnych motocyklach, mocno zbudowanych z silną ramą, oraz z dobrze skonstruowanym, silnym podwoziem przyczepki tym bardziej, jeżeli:





a) koła motocykla ustawione będą prawidłowo na jednej płaszczyźnie, i nie będą wzbudzać żadnych zastrzeżeń. Nawet drobne odchylenie w prawidłowym ustawieniu kół i przyczepki, pociąga za sobą silne zużycie opony tylnego koła,

b) jeżeli przyczepka będzie prawidłowo przymocowana, i przeprowadzona będzie regularnie kontrola przy połączeniach, ustawieniu kół i położeniu przyczepki.



Kontrola ustawienia kół motocykla na jednej płaszczyźnie. Rozpoczniemy najpierw od zbadania ustawienia kół maszyny na jednej płaszczyźnie, gdyż doświadczenia wykazały, że właśnie tu występują bardzo często niedomagania. Nie wszyscy motocykliści może o tym wiedzą, że każdy montaż tylnego koła wymaga również przeprowadzenia kontroli. Ustawienie tylnego koła na „oko" nigdy nie będzie dokładne. Takie ustawienie koła przy pojedynce nie będzie jeszcze złe, jednakże przy motocyklu z przyczepką nieco krzywo ustawione tylne koło, utrudnia bardzo jazdę, i powoduje anormalne zużycie opony. Przy takich objawach, motocykliści przeważnie narzekają na źle wykonaną lub umocowaną przyczepkę nie badając zupełnie przyczyny anormalnego zużycia opon.

Najprostszy sposób zbadania prawidłowego biegu kół motocykla jest następujący: Przednie koło motocykla należy ustawić ściśle w kierunku na wprost tak, że płaszczyzna kół znajdować się będzie dokładnie w środku w przedłużeniu ramy. Następnie rozciąga się sznurek wzdłuż ogumienia przedniego i tylnego koła. Sznurek musi być dobrze napięty, aby nie tworzył żadnych załamywań. Należy również zwrócić uwagę, aby wypukłe litery na oponach, przy ustawieniu kół, nie obniżyły dokładności pomiaru. Jeżeli tylne koło nie przylega do wytworzonej przez sznurek linii prostej, trzeba je tak długo nastawiać, aż będzie równo do tejże ustawione. Dokładniejszy pomiar da się przeprowadzić przy użyciu listwy drewnianej zamiast sznurka.

W fabrykach i w warsztatach mechanicznych kontrolę pomiaru uskutecznia się przy pomocy listwy drewnianej, która umocowana jest na stojakach na wysokości osi kół. Listwa ta zaopatrzona jest w cztery krótkie poprzeczne listwy równej długości, które służą do właściwej kontroli dobrze ustawionych kół. Po ustawieniu listwy równolegle do kół motocykla powinny cztery poprzeczne listwy dotykać obręczy kół, oczywiście w tym wypadku, gdy koła będą dobrze nastawione. Aby pomiar był zupełnie dokładny mierzy się odstęp przy obręczach kół, a nie przy ogumieniu tak jak wskazuje fotografia 2-ga.

Zdarzają się wypadki, że nie będziemy mogli dokładnie ustawić tylnego koła a to z tego powodu, że rama motocykla wskutek zderzenia względnie wywrócenia się została zniekształcona. W takim razie będziemy niestety zmuszeni udać się z maszyną po poradę do warsztatu mechanicznego, ponieważ nawet do lekko skrzywionej ramy będzie trudno doczepić przyczepkę. Zdarza się często, że skrzywienia ramy nie spostrzeże się przy jeździe na pojedynce a dopiero po przymocowaniu przyczepki wychodzą owe błędy na jaw, najczęściej w postaci anormalnego zużycia opon.



Kontrola zawieszenia. Same ustawienie i przymocowanie przyczepki do motocykla nie jest tak bardzo trudne, ponieważ ramy silniejszych maszyn są już

przygotowane do umocowania przyczepki a połączenia i łączniki są niezwykle uproszczone. Przyczepka daje się łatwo zmontować a jej położenie w stosunku do motocykla można regulować bez większych trudności.

Na fotografii 1-szej widzimy większe podwozie przyczepki z czterema połączeniami, z których trzy są wymienne. Pomimo tego radzimy, aby pierwsze przymocowanie przyczepki wykonała fabryka lub warsztat mechaniczny skąd będziemy mieli gwarancję, że przyczepka została zmontowana prawidłowo. Nie dajemy umyślnie żadnych wskazówek jak należy montować przyczepkę, gdyż istnieją różne połączenia i różne podwozia przyczepek tym bardziej, że każda wytwórnia przy dostarczaniu przyczepki, dołącza również szkic i szczegółowe wskazówki, jak ją należy przymocować.

Po sprawdzeniu ustawienia kół na jednej płaszczyźnie kontrolujemy zbieżne ustawienie koła przyczepki. Wiadomym jest, że koło przyczepki powinno biegnąc nieco do wewnątrz, czyli powinno być ustawione nieco skośnie. Takie ustawienie zbieżne koła przyczepki, tłumaczy się tym, że przyczepka podczas jazdy powoduje przez swoją ciężkość i tarcie koła, jednostronny opór. Ten opór wyrównuje właśnie zbieżne ustawienie koła przyczepki. Zrozumiałym jest, że pomiar zbieżnego ustawienia koła przyczepki musi być przeprowadzony bardzo dokładnie, gdyż zbyt skośne ustawienie doprowadza również do anormalnego zużycia ogumienia.

Listwę drewnianą po sprawdzeniu ustawienia kół, pozostawiamy na miejscu i stawiamy teraz drugą listwę równolegle do koła przyczepki, celem przedłużenia linii (koła) na wysokości poziomu osi. Listwa powinna być odpowiedniej długości aby sięgała do wysokości przedniego koła maszyny. Ślad kół motocykla i koła przyczepki, mierzony na przodzie od koła przedniego do łaty przedłużającej linie koła przyczepki, powinien być przed kołem przednim od 40 do 60 mm mniejszy niż właściwy rozstaw kół (patrz fotogr. Nr 1).

Teraz przychodzi kolej na skośne ustawienie samego motocykla. Nastawienie wykonuje się przez małe oddalenie względnie przybliżenie przegubów łącznikowych, lub też przez rozluźnienie nakrętek mocujących wspornik do podwozia przyczepki i przez odpowiednie odchylenie motocykla.

Odchylenie mierzymy przy pomocy pionu (sznurek z małym ciężarkiem) albo przy pomocy dużej kątownicy (90°). W obu wypadkach motocykl musi stać przy mierzeniu na zupełnie poziomej podłodze. Pion lub kątownicę przystawiamy do opony względnie obręczy tylnego koła tak, aby u góry kątownica przylegała do opony, a na dole miała odstęp około 12 mm. Niektóre fabryki nastawiają nieco skośnie również i koło przyczepki. Pomiar wykonuje się w taki sam sposób.

Oprócz wyżej opisanych pomiarów jest również bardzo ważne aby przyczepka motocykla ustawiona była zupełnie poziomo. W żadnym wypadku przód podwozia przyczepki nie może być położony niżej od tyłu — raczej odwrotnie, przód winien być o jakieś 10 do 15 mm wyżej. Takie ustawienie podwozia pozwoli na pewne i wygodne siedzenie w przyczepce oraz nie zsuwanie się ku przodowi podczas jazdy. Również i rura przekątna podwozia przyczepki winna leżeć bezwzględnie poziomo lub na końcu zewnętrznym, to znaczy przy kole przyczepki, winna być nieco wyżej ułożona (około 4 do 5 mm) ale nigdy niżej. Jeżeli oś koła przyczepki nie leży w przedłużeniu osi tylnego koła nie jest to błędne. Jest nawet wymagane aby oś koła przyczepki była montowana nieco przed osią tylnego koła maszyny.

Jeżeli zespół motocykla z przyczepką będzie poprawnie ustawiony, to przy średnio zaciśniętym amortyzatorze kierunkowym, motocykl nie powinien zmieniać kierunku jazdy na odcinku od 50 do 100 m. Taką pró-



bę należy przeprowadzić, oczywiście z obciążeniem, na drodze w równej nawierzchni, przy szybkości 45 do 55 km/godz. W wypadku, gdyby motocykl wykazywał skłonność do skręcania, trzeba w zależności od kierunku skręcania, połączenia przegubowe przedłużyć względnie skrócić. Gdy motocykl z przyczepką będzie zupełnie prawidłowo ustawiony, nie potrzebujemy się mówczas obawiać o żadne nienormalne zużycie ogumienia.

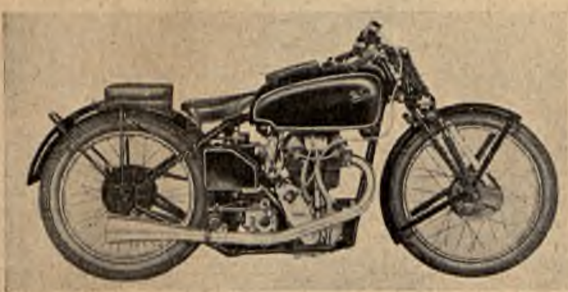
Inż. K.

BEZET.

Nowości konstrukcyjne

NOWY MODEL VELOCETTE KTT 350.

Po dwóch latach przerwy zdobyła się wreszcie fabr. Veloce Ltd., Birmingham w Anglii na wypuszczenie nowego modelu Velocette KTT, którego w sferach wyścigowych istotnie brakowało, albowiem niedościgniony Norton nie miał właściwie godnego sobie przeciwnika. Nowy model KTT w wielu szczegółach wzorowany jest oczywiście na poprzednim modelu KTT Mark V, posiada jednak wiele zmian, wznoszących maszynę bezwzględnie ponad poziom przeciętnych spółczesnych wyścigówek. Wystarczy powiedzieć, że po za niewielu spe-



Rys. 1. Widok Velocette KTT 350 z prawej strony. Kanał karburatora jest nachylony pod kątem. Napęd licznika o brotów silnika — od wałka magneta.

cyficznymi zmianami, model ten jest identyczny co do wykonania i wydajności z oryginalnymi fabrycznymi wyścigówkami TT, które tak chlubnie spisały się w tegorocznych TT Anglii w dniu 15 bm., pozostawiając poza sobą blisko o 4 km/g. szybkości przeciętnej, Nortona.

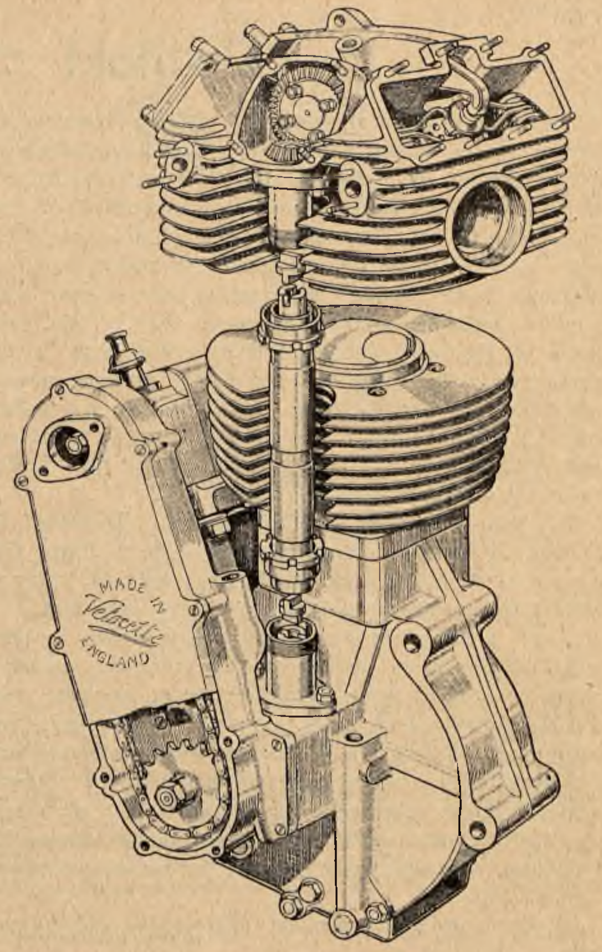
Z szczegółów, zasługujących na specjalną uwagę, podkreślić należy następujące.

Poprzednie rozstawienie osi kół 142 cm zostało skrócone o 3 cm, co wpłynie na powiększenie zwrotności maszyny. Umocowanie stopni, dźwigni przekładniowej z prawej strony i pedału hamulcowego z lewej — zostało skombinowane w ten sposób, że wszystko zostało osadzone na jednym wałku, umożliwiającym wzajemną regulację tych przyrządów. Jest to nader ważne ze względu na dostosowanie ich do pozycji i wygody jeźdźca, a co za tem idzie, na podwyższenie łatwości władania maszyną.

Resorowanie widełek przednich udoskonalone jest w ten sposób, że sprężyna nie doznaje bocznego skręcenia i pracuje tylko na ściskanie, gdyż posiada specjalną teleskopową prowadnicę. Specjalne klocki gumowe, widoczne na rys., chronią widełki przednie przed uderzeniem na wstrząsach.

Maszyna seryjnie wyposażona jest w licznik obrotów silnika, co pozwala kierowcy kontrolować pracę silnika. Rura wydechowa zakończona jest megafonem, którego znaczenie i działanie wyjaśnione zostało w poprzednim numerze MOTO, a mianowicie, megafon powoduje lepszy „wyciąg" gazów z cylindra i podwyższa szybkość obrotową silnika.

Siodło jak widać z rysunku osadzone jest dość nisko i naprzód, pod którym to względem fabryka musi się liczyć z żądaniami i gustem klienteli, nie zawsze zdającej sobie sprawę z istoty rzeczy, i stawiającej urojone wymagania. W danym wypadku motocykliści dążą do możliwego obniżenia punktu ciężkości, zapominając, że na szybkości wyścigowej muszą oni przesiadać na tylne siodło, które siłą rzeczy ze względu na wysokość błotnika nie może być obniżone poza ten poziom. W rezultacie, przesiadanie z jednego siodła na drugie o znacznie różniącym się poziomie znacznie utrudnia kierowcy pozycję i absorbuje jego świadomą uwagę. Na szczęście, w mod. Velocette KTT podwyższenie siodła do poziomu tylnego siodła na błotniku oraz przesunięcie go w tył nie sprawia wiele trudności i kosztów.



Rys. 2. Silnik nowej Velocette KTT 350. Każda strona górnego rozrządu posiada tylko jedną, dobrze uszczelnioną pokrywę, co zabezpiecza olej od przeciekania i marnowania. Flansza, widoczna na górnym końcu pokrywy do łańcucha magneto, przeznaczona jest do umocowania reduktora licznika obrotów silnika. Na 5.000 obr/min., tj. jeszcze nie na całej swej szybkości obrotowej, silnik ten daje moc 25 KM.

Najbardziej rewelacyjne zmiany wprowadzone zostały niewątpliwie w konstrukcji silnika. Korpus cylindra jest tu aluminiowy z wprasowaną tuleją utwardzoną, zaś głowica cylindra jest również aluminiowa z wprasowanymi gniazdami do zaworów. Cały rozrząd jest umieszczony w głowicy i szczelnie zamknięty razem z zaworami i agrafkowymi sprężynami. Regulacja zaworów na ekscentrykach, których zalety są wypróbowane i coraz bardziej wchodzą w użycie. Świeca jest 14 mm o długim gwincie. Cały górny rozrząd wraz z prowadnicami zaworów jest olejony pod ciśnieniem. Wogóle system olejenia silnika jest tak rozwinięty, że ewentualność zatarcia jakiejkolwiek części wskutek braku o leju jest wykluczona i silnik godzinami można trzymać bez obawy na pełnych obrotach, gdyż cylinder, w całości wykonany z aluminium oraz intensywne olejenie zapewniają dostateczne chłodzenie.

Ciekawym szczegółem jest osadzenie komory pływakowej karburatora nie na korpusie jego, lecz oddzielnie na ściance zbiornika do oleju. Zmniejsza to znacznie wibrację cylindra, które szkodliwe są nie tylko dla wytrzymałości, lecz i nawet szybkości.

Wymiary wewnętrzne cylindra pozostały niezmienione, t.j. 74 × 81 mm, jednak tłok otrzymał nową owalną formę przekroju, posiada dwa pierścienie kompresyjne i jeden olejny oraz górne łożysko korbowodu posiada obecnie tuleję bronzową. Głowica cylindra tylko tym różni się od oryginalnej fabrycznej TT, że ze względów estetyki wyglądu zostały w niej zaokrąglone żeberka chłodzące, które w maszynie fabrycznej posiadają formę kwadratową.

BEZET

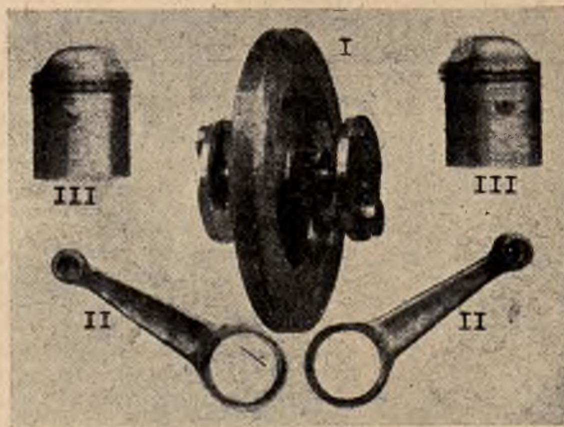
Dwutakt czy czterotakt

Niedawno starłem się słownie z jednym rozmownym panem na ten temat, zaprzątający umysł niejednego z motocyklistów, znajdujących się w gorączce wyboru nowej maszyny. Na moje twierdzenie, że silnik 4-o taktowy, zwłaszcza zaś górnozaworowy przy jednakowym litrażu jest wydajniejszy od silnika dwutaktowego, ów rozmowny pan „zatkał" mnie swoim autorytetem inżyniera samochodowego, pracującego w fabr. Skoda, jako jeden z czołowych konstruktorów. Zamilkłem z tej przede wszystkim przyczyny, że klient przecież zawsze ma rację. Nie dawało to mi jednak spokoju i w końcu człowiek już sam sobie nie wierzył: a może rzeczywiście te 2-takty są w 1,7 razy (tak podawał mi inżynier ze Skody) silniejsze od 4-taktów?

Lecz oto przyszedł mi na pomoc p. „Engineer, B. Sc.", umieszczając w numerze angielskiego Motor Cycle z dnia 10 marca b. r. następujący artykuł, który w całości w przekładzie polskim poniżej przytaczam.

„Dwu- i czterotaktowa zasada pracy silnika spalinowego datują się od samego zarania powstania automobilizmu. Obydwa typy stosowane są w seryjnej produkcji silników, lecz żaden nie wykazuje bezwzględnej supremacji. Każdy z nich posiada swoje zalety i wady, decydujące o wyborze w zależności od przeznaczenia w każdym poszczególnym wypadku. Ten stan rzeczy ma miejsce również w zakresie budowy motocykli i obydwa wspomniane typy mają tu jednakowe powodzenie.

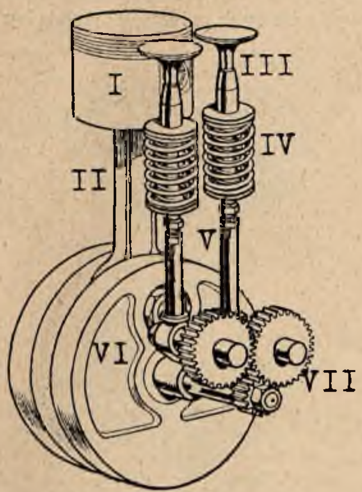
Silnik dwutaktowy posiada następujące główne zalety.



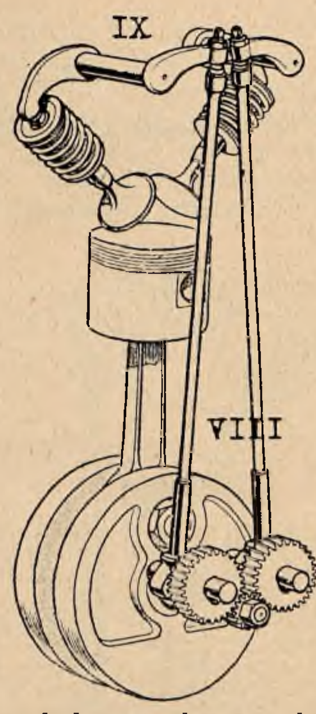
Rys. 1. Całe wnętrze silnika dwutaktowego Scott, który pomimo swoich DWÓCH cylindrów posiada wszystkiego PIĘĆ głównych części roboczych. Występy na tłokach są to właśnie deflektory, mające na celu takie skierowanie strumienia napływającej z karteru mieszanki spalinowej, aby ona możliwie dłużej nie mieszała się ze spalinami. I — koło zamachowe. II — korbowody. III — tłoki.

1) *Prostota konstrukcji.* Silnik posiada tylko trzy główne kompleksy ruchome: koła zamachowe z czopami i łożyskami, korbowód oraz tłok z pierścieniami i sworzniem (p. rys. 1). Rotacyjne magneto-dynamo stanowi część koła zamachowego i może być zaliczone jako część składowa silnika. W przeciwieństwie do tego silnik 4-taktowy, zwłaszcza zaś szlachetna jego odmia-

na — silnik o rozrządzie górnozaworowym wymaga całej masy części dodatkowych, jak komplet trybów rozrządu, zawory, sprężyny i prowadnice, system przeniesienia (jak popychacze, drążki popychające, wahadełka górne i dolne, osie itp.). Ponadto, zapłon wymaga odrębnego mechanizmu w postaci magneta, bardzo drogiego i wymagającego specjalnego napędu.



Rys. 2. Szemat budowy silnika 1-cyl. czterotaktowego, dolno-zaworowego. Wnętrze silnika składa się z następującego kompletu głównych części roboczych, obejmujących w sobie cały szereg drobniejszych części składowych: I — tłok. II — korbowód. III — zawory. IV — sprężyny zaworowe. V — popychacze. VI — koła zamachowe. VII — trzy koła zębate rozrządu z garbami. Kół tych może być również więcej w zależności od konstrukcji.



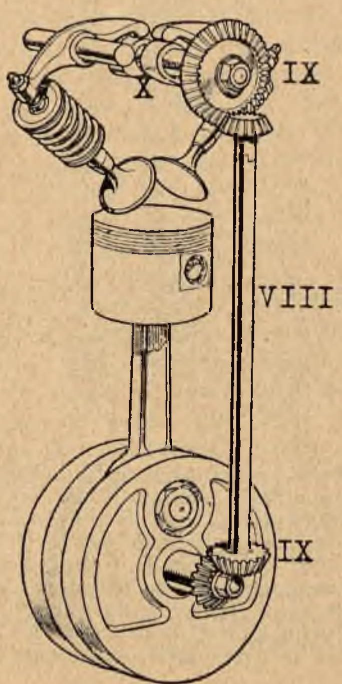
Rys. 3. Szemat budowy 1-cyl. czterotaktowego silnika górnozaworowego OHV (ang.). Silnik ten jest jeszcze bardziej skomplikowany, aniżeli dolnozaworowy, gdyż dochodzą tu jeszcze części dodatkowe: VIII — drążki popychające. IX — wahadełka górne (cała obudowa górnego rozrządu, na rys. nie pokazana). Zaletą silnika górnozaworowego jest najkorzystniejszy półsferyczny kształt komory spalinowej oraz łatwiejsze ssanie i wydech gazów, co w sumie silnie podwyższa moc silnika.

2) *Lepszy stopień jednostajności.* W dwutakcie roboczy takt wybuchu przypada tylko na jeden obrót wału korbowego w przeciwieństwie do 4-o taktu, którego cykl zamyka się w zakresie dwóch obrotów. A więc stopień jednostajności w dwutakcie jest dwukrotnie lepszy. Wynika stąd szereg zalet, jak równiejszy ruch silnika, mniejsza masa kół zamachowych, mniejsze wymiary części transmisji, jak łańcuchów i trybów oraz mniejsze zużycie tej transmisji oraz tylnej gumy.

3) *Silna trakcja.* Ponieważ na jednej i tej samej szybkości obrotowej silnik dwutaktowy daje dwa razy większą ilość wybuchów, aniżeli 4-o taktowy, należałoby oczekiwać, również podwójnej jego mocy. Jakkolwiek rzeczywistość jest nieco inna, jednak ogólnie silnik dwutaktowy o tłoku z deflektorem (garbem) daje *na niskiej* (około 1000 obr/min.) szybkości obrotowej znacznie większą moc, aniżeli 4-o taktowy. Ilustruje to wykres Nr 6 mocy silnika 250 cm^3 o różnej zasadzie rozrządu. Wysoka moc silników dwutaktowych na niskiej szybkości obrotowej umożliwia stosowanie niższego stosunku przekładni, co jest specjalnie korzystnym w motocyklach małolitrażowych.

4) *Niehałaśliwość mechaniczna.* Zapewniona ona jest automatycznie przez brak mechanizmu rozrządu, wobec czego w silniku dwutaktowym nie istnieją stuki i wycie trybów, popychaczy i zaworów. W przeciwieństwie do tego silniki 4-o taktowe nieraz są tak hałaśliwe, że zagłuszają nawet dźwięk wydechu, zwłaszcza że w nowoczesnych silnikach tłumiki są bardzo skuteczne.

5) *Olejenie syst. Petrou.* Jest to właściwy silnikom dwutaktowym system olejenia, polegający na dodaniu do paliwa przepisanej ilości (w stosunku ok. 1:16) oleju. Główną reklamowaną zaletą tego systemu jest jego nadzwyczajna prostota i uniwersalność przy pełnym braku specjalnego mechanizmu olejenia, gdyż olej, zawarty w mieszance spalinowej, smaruje nie

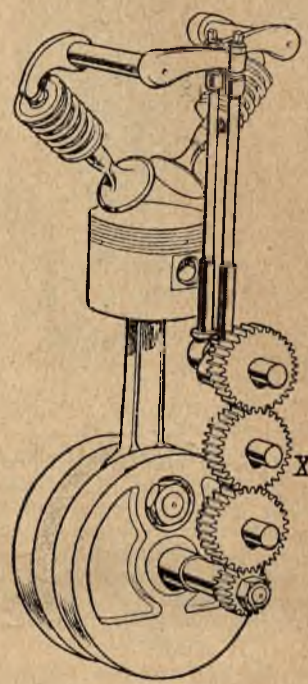


Rys. 4. Szemat budowy 1-cyl. czterotaktowego silnika górnozaworowego z tzw. Królewskim Wałkiem (ang. OHC lub OHCamshaft). Konstrukcja ta ma na celu wyeliminowanie drążków popychających VIII (rys. 7), których ruch prostoliniowo-zwrotny zużywa dużo energii silnika. Główną zaletą jest tu bezpośrednie działanie garbów rozrządu na wahadełka górne, nie zaś przy pomocy drążków popychających, jak na rys. 7. VIII — Wałek Królewski. IX — system kół zębatych stożkowych, napędzających wał garbów nad cylindrem. X — wał garbów. Do tego dochodzi jeszcze nie pokazana na rys., cała obudowa górnego rozrządu nad cylindrem oraz obudowa Wałka Królewskiego.

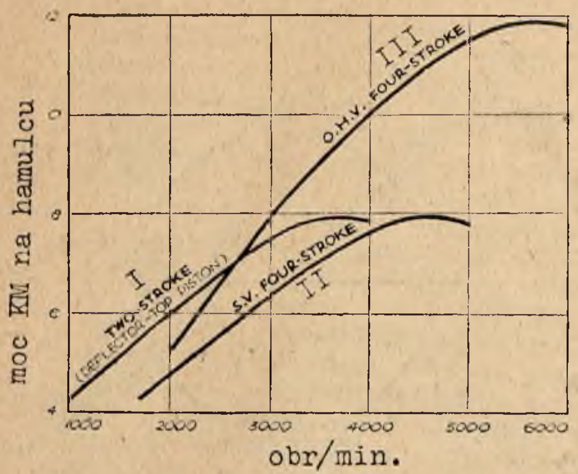
tylko cylinder, lecz i całe wnętrze karteru (jak wiadomo mieszanka ta zostaje zasysana z karburatora najpierw do karteru). Drugą ważną i rzeczywistą zaletą tego systemu jest proporcjonalność intensywności olejenia do wzrostu szybkości obrotowej i do konsumcji oleju przez silnik, która to proporcjonalność wymaga długich doświadczeń i regulacji w silnikach 4-o taktowych o mechanicznym olejeniu.

Wyszczególnione pięć zalet silników dwutaktowych wydają się bardzo istotnymi, gdyż zapewniają (teoretycznie) ich ładną pracę, silną trakcję i niski koszt produkcji. Należałoby wobec tego oczekiwać ogólnej supremacji i wyłącznego stosowania tych silników w lokomocji mechanicznej. Na przeszkodzie temu stoją jednak poważne wady, wobec których bledną wszystkie wyżej opisane teoretyczne zalety, a mianowicie:

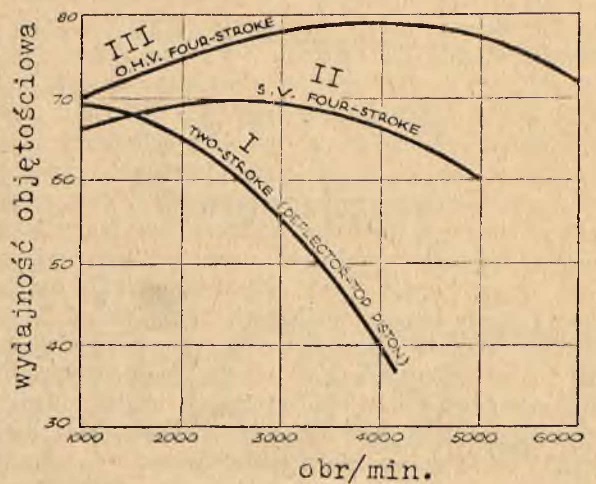
1) *Niejednostajność zapłonu i pracy* silników dwutaktowych przy małym obciążeniu i niskiej szybkości obrotowej oraz na biegu neutralnym. Irytująca ta właściwość powodowana jest przez tę okoliczność, że wydech gazów spalonych z cylindra oraz zasysanie świeżej mieszanki spalinowej odbywa się jednocześnie. Bardzo jest ważnym w tym procesie nie dopuścić do zmieszania się tych dwóch gazów, wchodzi tu jednak zbyt wiele różnych czynników (ilość i forma kanałów ssących i wydechowych, stosunek średnicy tłoka do jego skoku, kształt komory spalinowej i tłoka, nadciśnienie w karterze silnika i sprężenie w cylindrze itp.), aby można było osiągnąć jednakowo doskonałe rezultaty dla każdej szybkości obrotowej silnika. Gdy przepustnica karburatora jest domknięta, strumień gazu, zasysanego do cylindra, jest bardzo nikły. Miesza się on *niejednostajnie* z gazami spalonymi, wskutek czego mieszanina ta nie przy każdym obrocie zostaje zapalona. Ponadto, zasysana z karburatora mieszanka jest zawsze naregulowana na bogato dla małych obrotów silnika, zwłaszcza jeżeli chodzi o silniki szybkoobrotowe. Przedłuża to proces zapłonu i spalenia się mieszanki, wskutek czego w momencie, gdy tłok dochodzi do dolnego martwego punktu, utrzymuje się w cylindrze nadmierne ciśnienie, przeszkadzające w należytym zasilaniu cylindra mieszanką z karteru silnika. Jest rzeczą zrozumiałą, że wtedy następny obrót silnika będzie „pusty", t. j. będzie przerwa w regularności pracy silnika i dopiero w następującym za tym 3-m obrocie zostanie przywrócony zapłon mieszanki, gdy zniknie nadciśnienie z cylindra. Tego rodzaju przerwy będą dość regularne, czyli że silnik będzie miał jeden wybuch na każde dwa obroty i silnik 2-taktowy okaże się „czterotaktowym". Zjawisko to dobrze jest znane wszystkim motocyklistom.



Rys. 5. Szemat budowy 1-cyl. górnozaworowego silnika syst. High Camshaft (ang.). Jest to odmiana górnego rozrządu OHV, polegająca na tym, że wprowadzenie systemu trybów rozrządu X pozwala znacznie skrócić drążki popychające, które wobec tego mogą być nie tak grube, a tym samym znacznie lżejsze.



Rys. 6. Charakterystyki: silnika motocyklowego 250 cm : I — dwutaktowego, o tłoku z deflektorem, II — czterotaktowego dolnozaworowego i III — czterotaktowego górnozaworowego. Wykres daje możność odczytać następujące właściwości poszczególnych silników. Jednakowa forma krzywej I i II wskazuje, że dwutakt i dolnozaworowy czterotakt są pod względem mocy i użyteczności zupełnie jednakowe. Jedyna różnica polega tylko na tym, że dwutakt daje określoną moc na niższych obrotach, co ma znaczenie tylko przy starcie z miejsca, gdyż zapewnia większy zryw. Różnica obrotów przy jednakowej mocy wynosi ok. 750 obr/min. Bardziej „szlachetny" czterotakt górnozaworowy posiada charakterystykę bardziej stromą, większą moc i wyższe obroty. Natomiast na niskich obrotach do 1000 obr/min. charakterystyka jego jest niższa od I i II, co wskazuje na większy spadek momentu obrotowego i wymaga bardziej częstego przekładania biegów. Stąd powstała czterobiegowa skrzynka przekładniowa w motocyklach o szerokiej skali przekładni.



Rys. 7. Wykres wydajności objętościowej silników motocyklowych 250 cm : I — dwutaktowego, II — czterotaktowego dolnozaworowego i III — czterotaktowego górnozaworowego. Wykres ten ilustruje graficznie stosunek %-owy uzyskanej mocy silnika do ilości zużytej w cylindrze mieszanki spalinowej. Stosunek ten wypada najbardziej niekorzystnie dla dwutaktu, co się wyraża w znacznie większym zużyciu paliwa na wysokich obrotach, zbliżonych do najwyższej mocy silnika.

2) *Nikła wydajność objętościowa silnika 2-taktowego na wysokich obrotach.* Właściwość ta dla nikogo nie jest nowością, zwłaszcza w silnikach 2-taktowych o tłoku z deflektorem. Wydajność ta jest mniejsza nie tylko w porównaniu z 4-taktowymi silnikami górnozaworowymi, lecz często i z dolnozaworowymi (oczywiście o jednakowym litrażu. (Patrz rys. 7).

Główną tego przyczyną jest krótki okres ssania w okolicy górnego martwego punktu tłoka (70 — 90°) w przeciwieństwie do rozrządu 4-taktowego (ok. 240° i więcej), jak to jest graficznie pokazane na rys. 8.

3) *Wady silników 2-taktowych bez deflektorów.* Pod względem wydajności na wysokich obrotach, silniki bez deflektorów są znacznie wydajniejsze i prawie dorównywują 4-taktowym górnozaworowym. Jest to wynikiem usunięcia przeszkody, którą stawia deflektor gazom zasysanym, wskutek czego zasilanie cylindra jest lepsze. Ponadto brak deflektora pozwala uzyskać lepszą formę komory spalinowej. Natomiast silniki bez deflektorów są jeszcze gorsze w pracy na małym gazie lub w ogóle na niskich obrotach, gdyż wypróżnienie cylindra z gazów spalonych jest mniej całkowite, przy czym słaby strumień zasysanej mieszanki spalinowej łatwo miesza się z pozostającymi w cylindrze gazami wydechowymi. W konsekwencji wydajność pracy takich silników na małych obrotach i przy domkniętej przepustnicy jest jeszcze mniejsza, co jest bardzo dla jeźdźca denerwujące, gdyż musi on stale uważać, aby utrzymać gazem silnik w ruchu i w ogóle trzymać silnik na nadmiernych obrotach.

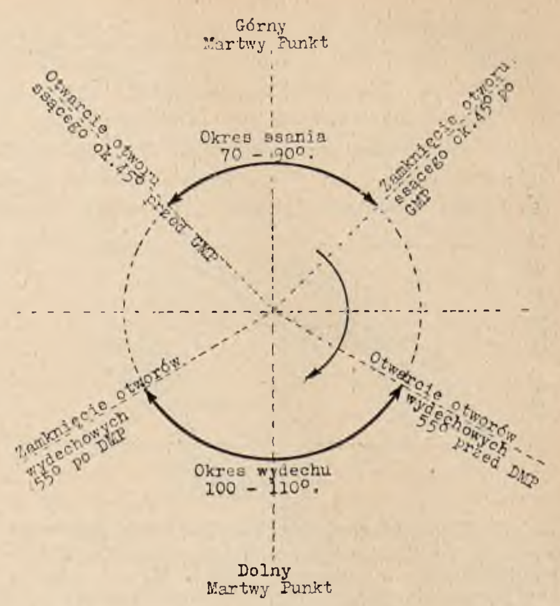
Różne próby wzmocnienia karburacji w 2-taktowych silnikach nie dały pozytywnych rezultatów. Powiększenie długości otworów wlotowych w cylindrze powodowało powrotne fale i uderzenia wsteczne gazów w karburator na niskich obrotach. Poszerzenie zaś tych otworów znacznie zmniejszyło trakcję na niskich obrotach i powiększyło nieregularność pracy silnika przy domkniętej przepustnicy, gdyż spowodowało zwolnienie szybkości strumienia zasysanej do cylindra mieszanki, a co za tym idzie, łatwość zmieszania się go z gazami wydechowymi, znajdującymi się jeszcze w cylindrze. Wreszcie próby przedłużenia okresu ssania przez zastosowanie automatycznego zaworu ssącego, względnie przez założenie kompresora (DKW wyścigowe) sprzeciwiają się samej zasadzie prostoty budowy silnika 2-taktowego.

4) *Zmniejszona niezawodność świec.* Na jednakowym dystansie jazdy świeca znosi dwa razy większą ilość wybuchów w silniku 2-taktowym, aniżeli w 4-taktowym i wskutek tego powinna ona posiadać znacznie wyższą wartość termiczną, co siłą rzeczy pociąga za sobą odpowiednio większą wrażliwość świecy na olej i nagar. Właściwość ta występuje na małym gazie silnika, gdy świeca bardzo łatwo zostaje zakopcona i zaolejona. Odwrotnie, jeżeli jeździec, zniecierpliwiony ciągłymi kaprysami świecy, zastosuje bardziej gorący jej typ, zdatny do małych obrotów (j. np. do jazdy po mieście), to powinien być przygotowany na „nawalenie" jej na szybkości szosowej.

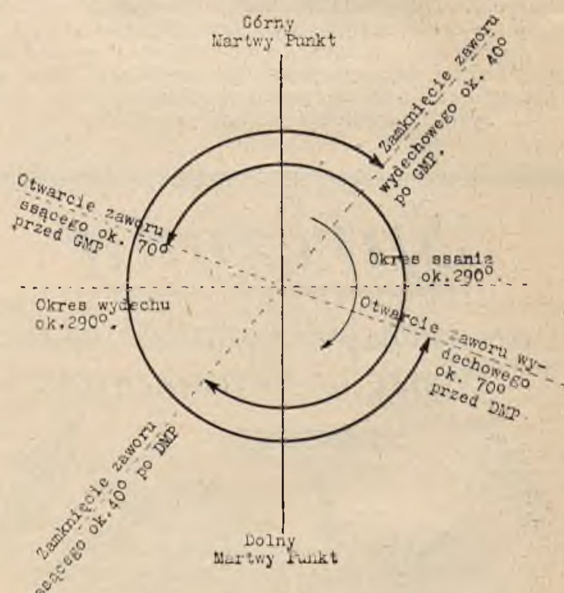
5) *Przegrzewanie się cylindra* silników dwutaktowych jest naturalną konsekwencją podwójnej ilości wybuchów w porównaniu z silnikami 4-taktowymi. Stąd silniki dwutaktowe bardziej są skłonne do zatarcia, a nawet wytopienia tłoka. Ponadto, pierścienie tłokowe w nich łatwiej się zapiekają i pękają, zwłaszcza że muszą posiadać komplikujące ich pracę zamki, mające na celu niedopuszczenie do samoczynnego obrócenia się pierścienia w kanale, gdyż miałoby to fatalne skutki dla całości silnika. Nie należy się tedy dziwić, że silniki dwutaktowe o sumiennie przemyślanej konstrukcji posiadają chłodzenie wodne (Scott), jakkolwiek gwałci to zasadę prostoty budowy silnika.

6) *Większe zużycie paliwa* w silnikach 2-taktowych

U w a g a. Deflektorem nazywa się garb na denku tłoka (patrz rys. 1), którego przeznaczeniem jest takie kierowanie do góry strumienia zasysanej do cylindra z karteru silnika mieszanki spalinowej, aby strumień ten możliwie dłużej zachował swoją jednolitość i nie mieszał się z gazami wydechowymi.



Rys. 8. Wykres rozrządu dwutaktu. Okres otwarcia otworu wlotowego w cyl. w okolicy górnego martwego punktu tłoka trwa około 80. W okresie tym odbywa się wtrysk do cylindra mieszanki spalinowej, dostatecznie silnie sprężonej w karterze silnika. Okres otwarcia otworu wydechowego w cylindrze w okolicy dolnego martwego punktu trwa ok. 120. Pozornie niewykorzystana część suwu tłoka pomiędzy tymi okresami jest przecież niezbędna, gdyż wówczas właśnie odbywa się takt roboczy, czyli wybuch mieszanki w cylindrze.



Rys. 9. Wykres rozrządu czterotaktowego silnika wyścigowego Velocette 350 KTT, Mark V, mod. 1936. Znamienny ten rozrząd posiada tę uderzającą właściwość, że okresy ssania i wydechu są jednakowe, zaś momenty otwarcia i zamknięcia zaworów są symetryczne. Pomiary tego rozrządu robione były na dwóch silnikach, przyczem jest wątpliwem, aby pomyłki były znaczne, czyli że wykres ten jest dostatecznie wiarogodny.

powodowane jest, ogólnie biorąc, tym, że pewna część zassanej do cylindra mieszanki benzynowej, zawsze zmiesza się z gazami wydechowymi i razem z nimi wyleci przez otwór wydechowy. Ponadto na małych obrotach zawsze mają miejsce opisane wyżej przerwy w wybuchach, wskutek czego zassana, a nie zapalona mieszanka w ogóle idzie na marne. Przeciętnie, silnik 2-taktowy zużywa 1½ razy więcej paliwa na jeden i ten sam dystans jazdy, aniżeli silnik 4-taktowy, oczywiście przy jednakowym litrażu i szybkości jazdy.

7) *System olejenia Petroil* posiada jako jedyną istotną zaletę — prostotę konstrukcji, a co za tym idzie, tani koszt budowy silnika. Natomiast poważną wadą tego systemu jest niewygoda obsługi, polegająca na tym, że każdorazowe napełnienie zbiornika paliwem wymaga jednocześnie dolania w odpowiedniej proporcji oleju, który nie zawsze może być znaleziony na miejscu w potrzebnym gatunku. Ponadto, niektórzy konstruktorzy uważają, że intensywność olejenia w systemie Petroil jest niewystarczająca, zwłaszcza jeżeli chodzi o karter silnika, gdyż olej jest wielokrotnie rozcieńczony w benzynie. Zastosowanie zaś olejenia mechanicznego napotyka tu na wiele trudności tak z powodu zbyt małych wymiarów karteru silnika jak i bezpośredniej jego komunikacji z cylindrem przez przewód ssący, co powoduje przeolejenie cylindra i świecy.

8) *Hałaśliwość wydechu* silnika dwutaktowego, powstająca wskutek krótkiego okresu otwarcia otworów wydechowych cylindra, nie da się skutecznie usunąć, gdyż dostatecznie cichy tłumik w równym stopniu zmniejsza wydajność wydechu.

PRZYPOMINAMY, ŻE CZAS ODNOWIĆ PRENUMERATĘ NA II PÓŁROCZE.

Właściciel rozrachunku (nazwa wydawnictwa):
„MOTOCYKL I CYCLECAR"
oficjalny organ Polskiego Związku Motocyklowego.

Nr rozrachunku 247

Na zł .... gr ....

Wpłacający:
(nazwisko) ....
imię) ....
Poczta: ....
miejscowość ....
ulica ....
numer domu .... numer mieszkania ....

Dzień wpłaty

PRZEKAZ ROZRACHUNKOWY

Nr rozrachunku 247

na zł .... gr ....
złote słownie .... gr jak wyżej

Właściciel rozrachunku (nazwa wydawnictwa):
„MOTOCYKL I CYCLECAR"
oficjalny organ Polskiego Związku Motocyklowego
Warszawa, Al. Szucha 29 — tel. 7-15-30

POCZTA: WARSZAWA I.

Podpis przyjmującego	Dzień wpłaty	Numer nadawczy	Stempel okręgowy

SILNIKI 4-TAKTOWE.

Własności tych silników łatwo mogą być wnioskowane z przeciwstawienia wyżej opisanym silnikom 2-taktowym. Jako najgłówniejsze zalety 4-taktów należy nadmienić następujące.

1) Regularność zapłonu i pracy na każdej szybkości obrotowej.

2) Większa wydajność i szybkość jazdy.

3) Możliwość zastosowania olejenia obiegowego, a co za tym idzie, najwyższa oszczędność oleju, niezawodność olejenia oraz możność chłodzenia i filtrowania oleju podczas obiegu, do czego, nawet w motocyklach, stosowane są specjalne radiatory i filtry.

ZASADY STOSOWANIA SILNIKÓW.

Reasumując powyższe, wypośrodkować można następujące zasady stosowania silników zgodnie z ich przeznaczeniem i charakterem pracy.

Silniki 2-taktowe racjonalne są tylko o *małym litrażu*, pozwalającym na lepsze przepłukiwanie cylindra świeżą mieszanką wybuchową. Idzie to w parze z niską ceną małych maszyn oraz z charakterem ich pracy, t. j. — na mniej lub więcej otwartym gazie i wysokiej szybkości obrotowej silnika, łącznie z prostotą konstrukcji i niewybrednością w obsłudze. Z maszynami tymi lepiej dają sobie radę nowicjusze i jeźdźcy o niskim poziomie fachowości technicznej. Takie małolitrażowe 2-takty należy zakwalifikować jako maszyny *użytkowe* do jazdy miejskiej i dojazdowej. Stosowane w nich są jednocylindrowe silniki o 50, 100, 125, 150, 200 i maksimum 250 cm^3. Silniki 2-taktowe o specjalnie wysokiej jakości mogą znaleźć zastosowanie w małolitrażowych motocyklach sportowych głównie ze względu na ich zryw przy ruszaniu z miejsca i wysoką wydajność na średnich obrotach. Np. wyścigowe 250-ki DKW w r. b. mają wszystkiego 4500 obr/min. w przeciwieństwie do 4-taktowych angielskich wyścigówek, które na TT Anglii w dniu 15 b. m. lekko osiągały do 7000 obr/min.

Do dalekiej turystyki oraz jako maszyny użytkowe o wielkiej nośności stosowne są tylko silniki 4-taktowe wolnoobrotowe i o niezbyt wysokiej kompresji. Główną rolę odgrywa tu elastyczność pracy tych silników na niskiej i średniej szybkości obrotowej, niezawodność świec, regularność pracy oraz oszczędność w zużyciu materiałów pędnych.

Wreszcie, jako pożeracze kilometrów do pomyślenia są tylko wielkie sportowe motocykle o czterotaktowych górnozaworowych silnikach, posiadających dostatecznie wysoką kompresję, niezbędny zryw, szybkość i trakcję, stosownie do charakterów zawodów i jazdy. Równać się z nimi mogą tylko 2-takty z kompresorem, niedostępne dla zwykłych śmiertelników z powodu ich wysokiej ceny.

Dzień nadesłania.

Nr. listy rozrachunkowej ....

Wpisał ....

Sprawdził ....

Miejsce dla piśmiennych wskazówek, dotyczących tytułu wpłaty oraz okres czasu, do którego wpłata się odnosi. Korespondencja, zawierająca treść inną, podlega opłacie przez naklejenie znaczka pocztowego w wysokości 10 gr.

A. K.

Kącik fotografa



Ileż to razy fotograf amator widzi przed sobą przepiękny, pełen barwy i niezwykłego uroku krajobraz, który porywa go, zmusza wprost do skierowania nań obiektywu, a gdy go sfotografuje i zrobi odbitkę lub powiększenie przekona się, że zdjęcie daleko odbiega od oryginału i jest nieraz wprost nie ciekawe, nie godne umieszczenia w albumie. Przyjmując, że nastawienie było ostre, naświetlenie właściwe, materiał negatywu i odbitki dobry, wykonanie odbitki staranne — musimy szukać przyczyny w niewłaściwym ujęciu tematu fotograficznego.

Umiejętność patrzenia nie własnym okiem, a okiem obiektywu aparatu fotograficznego jest umiejętnością wielką, omal, że nie wrodzoną. O ile samo zdjęcie trwa krótko, przeważnie ułamek sekundy, to wybranie miejsca, skąd należy fotografować, z jakiej wysokości, ze słońcem czy pod słońce, wyczekanie odpowiedniego oświetlenia trwa długo, czasem nawet bardzo długo.



Aby otrzymać zdjęcie, które całkowicie zadowolni wybrednego fotografa artystę, wypadnie nieraz kilka godzin poświęcić aby doczekać się odpowiedniego oświetlenia i zrobić kilka zdjęć, aby wybrać do powiększenia najlepsze z nich wszystkich.

Podane obok trzy fotografie jednego i tego samego obiektu (zapora wodna) dają możność bezpośredniego przekonania się jak jeden i ten sam temat albo może być zupełnie różnorodnie ujęty.

Pierwsza fotografia od góry (zapora wodna od strony jeziora czy też stawu) nie znamionuje dążenia do artystycznego ujęcia. Jest to zwykła poprawna fotografia dokumentalna z wykonaniem, zalecanego w takich wypadkach, odbicia w wodzie.

Druga z rzędu fotografia nosi znamiona próby podejścia do tematu z bardziej interesującej strony, przy czym dla otrzymania perspektywy zdjęcie zostało wykonane z pod mostu drewnianego (czarna belka z lewej strony i u góry). Jest to zdjęcie niewątpliwie ciekawsze od poprzedniego ale główny motyw — zapora i strumień wypływającej wody są zbyt na dalekim planie, a plan przedni nie jest bynajmniej interesujący.



Trzecie zdjęcie ma wszelkie znamiona artystycznego zrozumienia tematu. Zapora i strumień są tu doskonale widoczne i odpowiednio naświetlone; tło zapory — drzewa — tworzy ciemną pożądaną plamę i uwidacznia jasny nasyp; gałęzie drzewa z lewej strony dają odpowiednią perspektywę; plan przedni jest interesujący w natężeniu odcieni i konfiguracji ciemnych i jasnych plam.

Dalsze dwa zdjęcia są ilustracją, w jaki sposób fotografować wielkie przestrzenie (morze i miasto) w zasadzie nie interesujące jako tematy fotograficzne.

Jedyną radą jest narzucenie sylwetki drzewa lub gałęzi, które stwarzają częściowe lub całkowite obramowanie dla głównego motywu. Jest to najbardziej przyjęty sposób nowoczesnego fotografowania.





„WOLNA TRUBUNA".

„Refleksje"

Na marginesie Raidu Tatrzańskiego P. K. M.
(Za poglądy autora Redakcja nie ponosi odpowiedzialności").

Tegoroczny drugi Raid Tatrzański Polskiego Klubu Motocyklowego, nasunął mi, jako obserwatorowi, absolutnie niezainteresowanemu, szereg refleksyj, z którymi radbym podzielić się z szerszymi sferami motocyklistów. Uwagi moje może będą słuszne — może nie, pozostawiam to osądowi czytelników, tym niemniej jednak pewne zjawiska były tak oczywiste, że — mam wrażenie — oceni je właściwie.

Nie będę tutaj rozwodził się nad wynikami raidu. Sprawę tę pozostawiam oficjalnym komunikatom P. K. M'u, po za tym nie wątpię, że większość naszych czytelników zna je już ze wzmianek prasy codziennej. Chciałbym raczej omówić pewne, przynajmniej co ważniejsze wady i zalety organizacji imprezy. Wychodzę z założenia, że pismo nasze własne, jakim jest „Moto", jest w pierwszym rzędzie powołane do omawiania wszystkich blasków i cieni naszego życia organizacyjnego, do poruszania tego, co boli przeciętnego motocyklistę. Chorobę należy leczyć, nie zaś zostawiać w zapomnieniu, by dalej się rozwijała. Kuracja, nieprzyjemna — może w rezultacie okazać się zbawienną, to też nigdy nie należy jej zaniedbywać, bo pozornie błahe przyczyny powodują czasem nieobliczalne następstwa. Z tego też powodu uważam, że obowiązkiem każdego, mającego sąd zdrowy i jaką taką władzę nad piórem, jest zabierać głos i omawiać nie tylko strony dodatnie, ale także i ujemne każdego przejawu naszego życia organizacyjnego.

Tegoroczny Raid Tatrzański był imprezą niewątpliwie ciekawą. Organizatorzy odnieśli nawet znaczny sukces. Nie jest to jednak równoznaczne z sukcesem pełnym. Niestety niedociągnięć organizacyjnych było



Coraz bliżej nieba.

sporo i z tym wszyscy zainteresowani w raidzie z całą pewnością się zgodzą.

Pierwszym bardzo poważnym uchybieniem organizacyjnym była zbyt szczupła obsada sztabu imprezy. Sprawę tę poruszyłem już na łamach dostępnej dla mnie prasy codziennej, to też bez specjalnych omówień pozwolę sobie stwierdzić, że mankament ten stał się przyczyną całego szeregu nieprzyjemnych zadrażnień, nieuniknionych w atmosferze wyczerpania. Rzecz w tym, że organizatorzy nie przewidzieli ewentualności „zaharowania się" kierownictwa niemal na równi z zawodnikami. A przecież kierownictwo powinno za wszelką cenę utrzymać się do końca w formie, jeśli nie chce stracić autorytetu u zawodników, lub, co gorsza, przeoczyć niedociągnięć, mogących ewentualnie nawet stać się przyczyną nieporozumień lub nawet wypadków.

Impreza taka jak raid tatrzański — to gigant o fantastycznej wprost ruchliwości i zdolności wymykania się z rąk organizatora. By skutecznie wziąć się znią za bary trzeba ludzi, ludzi i jeszcze raz ludzi, a tych niestety „Pekaemowi" brak w odpowiedniej ilości. Wypadek, jaki zdarzył się w czasie raidu tatrzańskiego, że obsada punktu kontrolnego, przepuściwszy przez punkt wszystkich zawodników, przejechała „na



Młodzież góralska żywo interesuje się motocyklizmem.

bliższe drogi", na punkt inny, świadczy wprawdzie bardzo dobrze o przemyślności i zaradności organizatorów, ale — ściśle rzecz biorąc — trudno się zgodzić z tą koncepcją.

Kontrolerzy na punktach winni bezwzględnie być wypoczęci. Powinno ich za tym być po tylu na każdym punkcie kontroli, by każdy z nich kolejno mógł spokojnie oddalić się na pewien przeciąg czasu dla posiłku, czy wypoczynku, bez narażania zawodnika na przykrość straty czasu, w oczekiwaniu na odpowiednią adnotację.

A dalej — zawodnik zgłasza jakieś uwagi, czy zażalenia. — Inaczej przecież wysłucha ich człowiek, stojący pewnie na wypoczętych nogach, inaczej zaś upadający ze zmęczenia, choćby nie wiem jak dzielnie się trzymał. Drugiego trudno nawet winić, jeśli zbył bóle zawodnika byle czym. W konsekwencji zawodnik będzie czuł słuszny żal.



Jazda motocyklem daje moc niezrównanych wrażeń.



Piękny zakątek trasy górskiego raidu.

Szczupłość sztabu imprezy była tym katastrofalniejszą, że zbiegła się ściśle ze szczupłością urzędowego taboru. Jeśli już organizatorowi zależało koniecznie na może niezbyt poważnym upieraniu się — „ja sam!"... — to tym kilku ludziom, którzy wzięli kolosalny trud utrzymania całego raidu za łeb na swoje barki, — należało zapewnić dostateczną ilość środków przewozowych, by rozwożenie osób urzędowych nie odbywało się na siodełkach motocykli i to jeszcze ze stratą czasu i nerwów w oczekiwaniu maszyny, która „właśnie wywiozła innych panów na trasę i zaraz musi wrócić"... Toż przecież każdy kierowca orientuje się doskonale, że nie ma maszyn niezawodnych, zwłaszcza zaś w tak trudnych warunkach pracy. Gdybyśmy mieli, choćby tylko jedną absolutnie pewną maszynę — raidy terenowe nie miałyby najmniejszego sensu; — byłyby nie sprawdzianem, którego żaden pewnik nie potrzebuje, lecz karygodnie bezmyślnym trwonieniem kosztownego sprzętu. A jeżeli już zdajemy sobie sprawę, że maszynie nigdy dowierzać nie należy, jeżeli w imię wyższego nakazu decydujemy się na tak kosztowne i radykalne próby, jak raidy terenowe — winnibyśmy niedowierzanie to przenieść także na maszyny służbowe raidu. Zespół taboru służbowego powinien by być na tyle liczny, by umożliwił zastąpienie uszkodzonego pojazdu innym bez specjalnych trudności.

Pozornie błahy moment lokomocji zaważył w konsekwencji na atmosferze całej imprezy. Kierownictwo

szarpane na wszystkie strony przez osoby urzędowe, nie mające możności udania się na trasę, to znów przez przedstawicieli prasy, którym też przecież przy zaproszeniu obiecywano środki lokomocji — w ostatecznym wyniku nie mogło utrzymać się na wysokim Parnasie, na jakim bezwzględnie każde kierownictwo



większej imprezy powinno by pozostać. Nikt nie był pewien czy wyjedzie na trasę, czy nie, bo jeśli nawali maszyna czy jemu, czy komu z ważniejszych przydzielona — pozostanie bez środka przewozowego. Każdy przydział miejsca w wozie służbowym był tymczasowy. Ludzie patrzyli na siebie, jak wilki. Atmosfera tymczasowości i związanego z nią nieodłącznie nerwowego pośpiechu, tak szkodliwego dla każdej, wymagającej pewnego systemu pracy — udzieliła się całemu raidowi.

Trasa raidu była ciężka. W dniu pierwszym zatoczyła ona wielką pętlę przez Morskie Oko, bardzo ciężki do przebycia, błotnisty teren na Głodówce, Czorsztyn, Krynicę, Nowy i Stary Sącz, Myślenice, Chabówkę, teren górzysty pod Pieniążkowicami i dalej — przez Czarny Dunajec, Nowy Targ i Szaflary do Zakopanego. W dniu drugim przez cudną, choć „jaką cudną — taką trudną" drogę po pod Regle, Kościeliską, Bańską Niżnią i Wyżnią, Nowy Targ i dalej przez Głodówkę, w przeciwnym jak poprzedniego dnia kierunku, na Łysą Polanę skąd ruszyli zawodnicy do ataku na ostatniego „rogatego diabła" tej imprezy — wyścig górki na dziesięciokilometrowym odcinku drogi do Morskiego Oka.

Oprócz powyższego, tak zwanego „dużego" raidu, zorganizowany był także raid „mały" dla niestowarzyszonych i zawodników, którzy jeszcze nigdy nie startowali w żadnej imprezie motocyklowej. Trasa raidu „małego" była rzecz prosta znacznie krótsza i łatwiejsza — tym nie mniej jednak, jak na początkującego kierowcę — dostatecznie trudna, by zrównoważyć wysiłek starych wygów z raidu dużego.

Impreza obfitowała w szereg dramatycznych momen-

tów. Przeszło 50% maszyn musiało wycofać się na skutek defektów. Widziałem motocykl, który przybył na Łysą Polanę z pękniętą ramą przyczepki. Osada drutowała sobie uszkodzenie, podkładając jako łupkę — duży klucz do śrub. Widziałem zawodników, którzy każdą nadrobioną minutę poświęcali na sprawdzenie i poprawienie maszyny. Człowiek dał z siebie maksimum wysiłku. Nie mniej wysiłku kosztowała impreza także maszyny.

I tutaj należałoby sobie postawić pytanie, czy dopuszczanie do wspólnej konkurencji w tak trudnych warunkach zawodnika startującego na maszynie własnej i „dostarczonej" jest w stosunku do pierwszego sprawiedliwe? Postarajmy się sprawę tę rozpatrzyć!

W rozważaniach moich nie będę rozpatrywał sytuacji zawodników wojskowych, gdyż startują oni w warunkach specjalnych i, jako służbowo odpowiedzialni za stan maszyn nie mogą ich ryzykować w tym stopniu co posiadacze prywatni.

Chodziłoby przede wszystkim o tych zawodników, którzy otrzymują maszyny z tej, lub owej „stajni" dla zademonstrowania ich wartości terenowych.

Kwestia zawodowstwa jest u nas dość trudna do rozwiązania, głównie ze względu na stosunkowo małą zasobność gotówkową przeciętnego motocyklisty. „Czysty" amator ma przeważnie zbyt mało pieniędzy, by pokrywać wszystkich koszty za siebie. Stąd anomalia, w postaci różnych cichych subsydiów w materiale — tłómaczone chęcią wypróbowania przy okazji zawodów, oczywiście na koszt i ryzyko producenta. Jeśli zawodnik nie pobiera od firmy wynagrodzenia w gotówce za start na tej czy innej maszynie — jest, wobec przyjętych w świecie motocyklowym zasad amatorstwa, zupełnie w porządku. Zrzeczenie się części strat pieniężnych, wyrównuje się teoretycznie zwiększeniem ryzyka jazdy na sprzęcie, lub materiale, znajdującym się w próbach. W świetle tych rozumowań jeździec, startujący na maszynie fabrycznej jest na sto procent w porządku wobec swego kolegi z pod znaku św. Krzysztofa, startującego na maszynie nabytej za własny ciężko zapracowany grosz.

To jedna strona medalu, — a odwrotna...

Każdy człowiek, zżywa się z przedmiotami stałego użytku. Motocyklista przyzwyczaja się traktować maszynę, której zawdzięcza troski i radości wycieczek, niemal, jak istotę żywą i niesłychanie bliską. Ten stosunek uczuciowy człowieka do martwego przedmiotu pogłębia się jeszcze w znacznej mierze, gdy okoliczności zmuszą właściciela do wyłącznej, osobistej troski o całość posiadanego przedmiotu Ludziom „oblatanym" w świecie motocyklowym niejednokrotnie zapewne zdarzało się zauważyć, że kierowcy prawie zawsze z entuzjazmem wyrażają się o swych maszynach, choćby do entuzjazmu tego nie dawały najmniejszego powodu. Ta podświadoma dążność do przedstawiania w jak



Japonia też się gwałtownie motoryzuje.

najlepszym świetle „towarzysza broni" jakim by w rzeczywistości nie był „łobuzem" staje się niejednokrotnie nawet powodem wielu zabawnych wypadków. Zdarzyło mi się na przykład spotkać motocyklistę, który utrzymywał i to z całym przekonaniem, że jego górnozaworowa sześćsetka, pali z przyczepką najwyżej 4, a w mieście pięć litrów na setkę. I, kiedy po tym, założywszy się z jakimś niedowiarkiem, utknął na pięćdziesiątym kilometrze trasy próbnej — porozkręcał biedaczysko przewody benzynowe na „drobny proszek" w poszukiwaniu uszkodzenia, przez które uciekła benzyna, bo „to mu się przecież pierwszy raz zdarzyło".

Motocyklista, który do tego stopnia zżył się z maszyną, że nie zawahał się narazić na śmieszność w imię obrony jej wyimaginowanych zalet — pokazał nam w swoim śmiesznym postępku tyle szczerego uczucia dla maszyny — będącej mu źródłem uciech, że okupił cały grzech blagi i samochwalstwa. O ileż inaczej człowiek taki, a jest nim w mniejszym, lub większym stop-

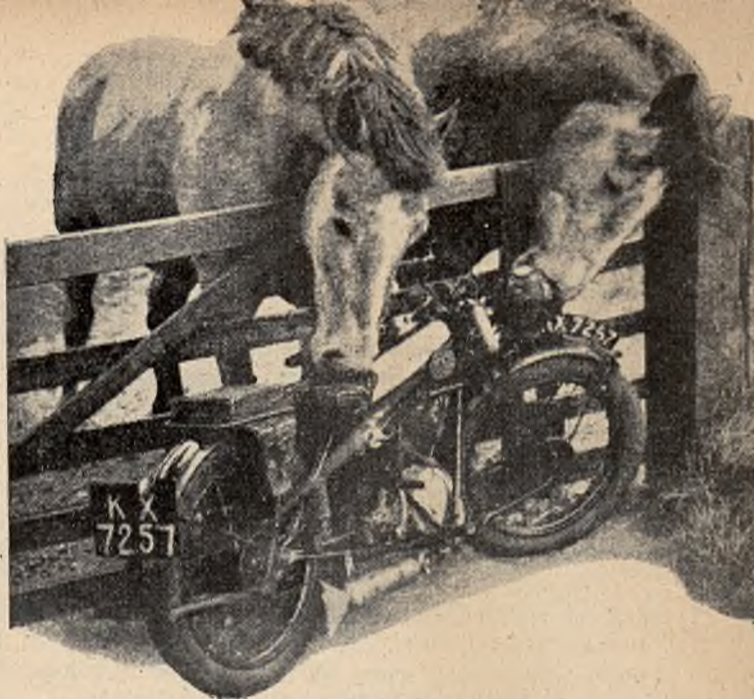
niu prawie każdy właściciel motocykla — odczuwa krzywdę, wyrządzoną maszynie w ciężkim terenie, niż ujeżdżacz maszyn fabrycznych.

Raidy terenowe są bezwzględnie potrzebne i to przede wszystkim bodaj, z punktu widzenia wojskowego. Są one kapitalnym sprawdzianem wartości sprzętu i człowieka. Mam jednak wrażenie, że należałoby raczej oprzeć je na zasadach bardziej handlowych. W wypróbowaniu wartości nowej konstrukcji jest zainteresowany przede wszystkim producent, stanowi to bowiem doskonałą reklamę jego wyrobów. Producent rozumie to i daje maszyny okazowe do wypróbowania „asom". Ale co z tego, że tych kilku „asów" na maszynach firmowych, czy też choćby tylko „przeglądanych" przez firmy stale zdobywa wszystkie nagrody w zawodach sportowych? W tych warunkach nie mają przecież żadnej konkurencji. Mało tego, w tych warunkach próba maszyny musi się też wydać co najmniej problematyczną. Przecież w warunkach wojennych żaden cudotwórca nie rozmnoży kilku „asów" w krocie, a dzisiaj conajmniej równie trudno jest dowieść, że „as" wygrał bieg, bo jechał na takiej, a nie innej maszynie, jak i to, że maszyna wogóle doszła, bo as na niej jechał.

Taka niewyraźna sytuacja jest krzywdząca również dla „asa" dosiadającego maszyny firmowej, nie ma bowiem odpowiedzi na zarzut, postawiony przez jednego z malkontentów: „gdybym nie potrzebował się bać o maszynę, której mi nikt nie naprawi — też miał bym inne wyniki". Niesłuszność takiego zarzutu mogłaby udowodnić jedynie tylko praktyka i dopóki nie dopuścimy jej do głosu — tak zarzuty, jak i repliki, obracać się będą w granicach dociekań czysto teoretycznych.

Kwestię tą dałoby się raz na zawsze uporządkować, wprowadzając osobne konkurencje dla zawodników — właścicieli, a osobne dla startujących na maszynach dostarczonych. Możnaby też wprowadzić osobną punktację za racjonalne wykorzystywanie maszyny. W danym wypadku miałem na myśli wprowadzenie punktacji karnej za „zdziczanie" motocykla. W takim wypadku pierwsi nie mieliby okazji do utyskiwań, a drudzy uniknęliby raz na zawsze jakichkolwiek zarzutów, nie tracąc nic ze swego amatorstwa; ich osiągnięcia byłyby indiscutables. Konstruktor też łatwiej wykrył by drobne, choć decydujące o praktycznej wartości usterki swego dzieła, oddając go do użytkowania szerszej rzeszy kierowców przeciętnych, w warunkach zdecydować nawet o chwilowym zapomnieniu o sentymentach dla cudzej, czy własnej kieszeni.

Wojciech Stypuła.



Nie ma między nimi zawiści.



O wyrównanie szans

(Redakcja nie odpowiada za poglądy wypowiadane przez autora).

W ubiegłym sezonie motocyklowym obserwowaliśmy ciekawe zjawisko, nad którym należy zastanowić się i znaleźć środki zaradcze.

Zjawisko to jest tem ciekawsze że pozornie niczym nieuzasadnione.

W kalendarzu sportowym P. Z. M. na rok 1937, pomieszczono szereg ciekawie pomyślanych zawodów motocyklowych, zawody te w większości odbyły się, organizatorzy ponieśli wielki trud organizacyjny, ponieśli wysokie koszty, ale... nie dopisali ilościowo zawodnicy.

Udział zawodników był minimalny, mimo że tabor motocyklowy bardzo wydatnie zwiększył się i mimo że lata zwane demotoryzacyjnemi mamy już szczęśliwie poza sobą.

Co jest przyczyną tej abstynencji? Co wpłynęło na to że nie widzieliśmy na starcie zawodników, których w innych latach widzieliśmy tak wielu.

Oto jest temat godny uwagi i zło, któremu jaknajpilniej trzeba zaradzić.

Usiłując znaleźć odpowiedź na dręczące nas pytania, przeprowadziliśmy cały szereg rozmów i doszliśmy do następujących wniosków:

Jedną z przyczyn jest ciężki stan finansowy motocyklistów, przyczyna ta jednak nie jest najistotniejsza, przyczyny należy szukać gdzieindziej.

O przyczynach tych mówią wszyscy, ale rozmowy odbywają się w atmosferze poufności i wstydliwości. Uważamy że ten sposób reagowania nie wyjaśni sprawy i przyniesie szkodę niewątpliwą całości sportu motocyklowego, tak ważnego dla obrony kraju.

Należy, naszym zdaniem, zaprzestać wstydliwych rozmów i narzekań, a rozwinąć rzeczową dyskusję w której wzięliby udział zainteresowani.

Zdaniem naszym na istniejący stan rzeczy wpływa bardzo wiele względów, z których trzy postaramy się omówić, prosząc o uwagi czytelników na ten temat.

1) Niewłaściwe (przestarzałe) klasyfikowanie maszyn zgłoszonych do zawodów.
2) Jednakowa klasyfikacja maszyn fabrycznych i własnych.
3) Nieróżniczkowanie w klasyfikacji maszyn starych od najnowszych.

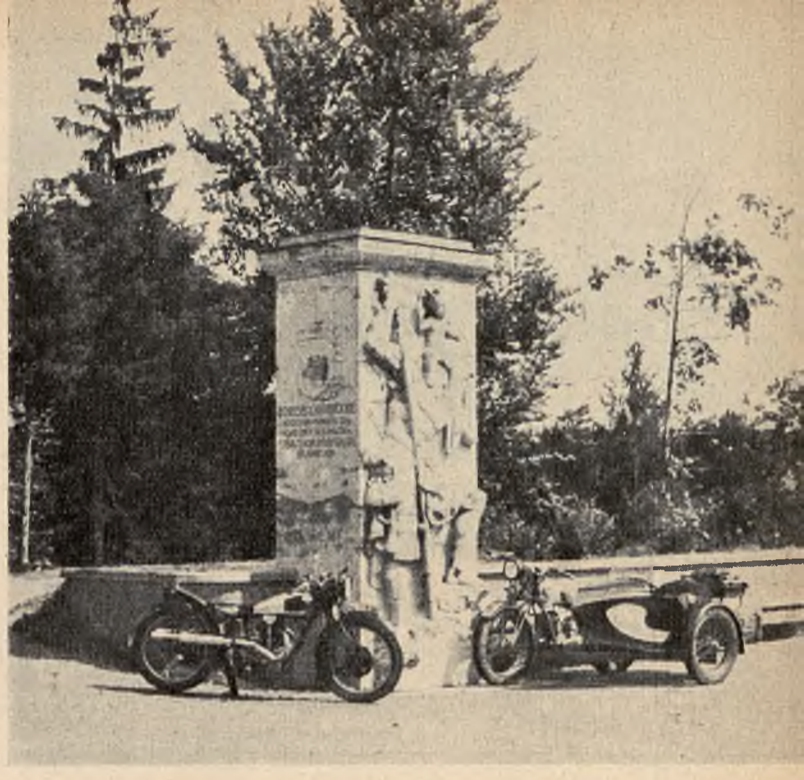
Te trzy rzeczy wpływają w sposób kategoryczny na „abstynencję". Dlaczego? Postaramy się umotywować.

Zgodnie z regulaminami sportowymi P. Z. M. i F. I. C. M. (sakramentalna formułka w każdym regulaminie) organizator klasyfikuje zgłoszone maszyny na:

Kategoria I. Maszyny solo:

	z obowiązującą szybkością przeciętną
Klasa A. do 350 ccm.	X
„ B. „ 500 „	Z
„ C. ponad 500 ccm.	Y

Kategoria II. z przyczepkami:
Klasa D. do 600 ccm.
„ E. ponad 600 ccm.



Motocykle pod opieką Św. Krzysztofa.

dla maszyn o górnym sterowaniu szybkości zostają regulaminowo podwyższone o 5 — 10 klm.

Jak wynika z powyższego na klasyfikację maszyny wpływa tylko i wyłącznie pojemność cylindra.

Zobaczymy jak wygląda ten sposób klasyfikacji w praktyce:

Do zawodów zgłosił się Pan X, na motocyklu np. F. N. 350 ccm. górnosterowanym pochodzącym z roku 1933, i Pan Z na motocyklu np. Velocette 350 ccm. górnosterowanym produkcji 1937. Organizator, zgodnie z obowiązującym regulaminem klasyfikuje ich jednakowo w klasie A. nie bacząc że najwyższa szybkość maszyny p. X jest c/a 80 klm. a szybkość pana Z 130 klm. Czyż w tych warunkach może być mowa o jakiejkolwiek konkurencji i czy Jan X ma minimalne choćby szanse w konkurencji z Panem Z?

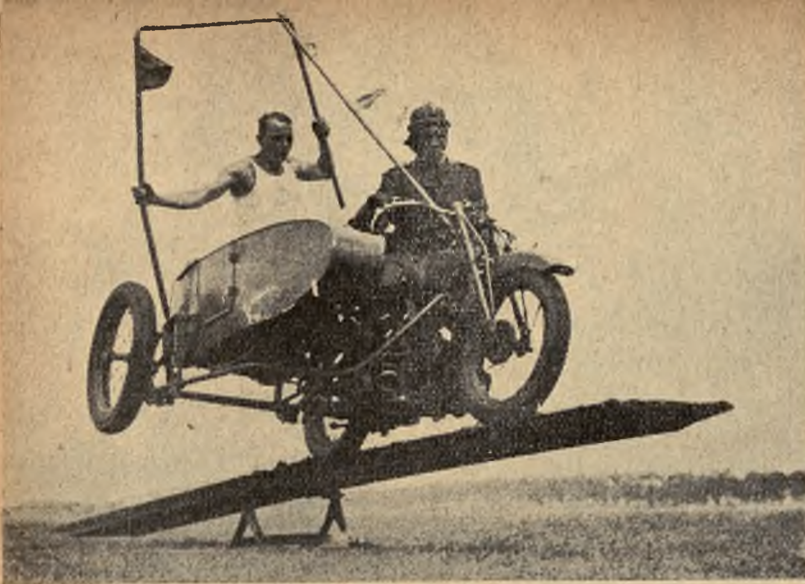
Inny przykład P. „A" od lat marzy o motocyklu. Kosztem szeregu ofiar nabył wreszcie motocykl o pojemności 600 ccm. i startuje w najbliższych zawodach.

Organizator zaliczył Pana A do odpowiedniej klasy i pozwolił na start. Przeglądając listę zawodników Pan A z przerażeniem stwierdził że organizator każe Mu konkurować z asami polskiego sportu motocyklowego

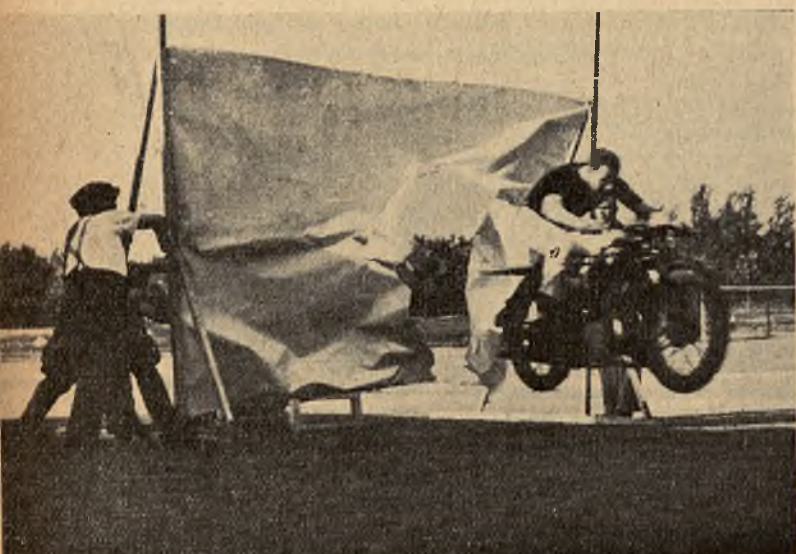
Pan A wycofuje się czemprędzej z takiej beznadziejnej konkurencji, do zawodów nie staje, i już jeden pe-

...czasem trzeba i „pod wozem".





W trudnych zawodach gymkhanowych doskonalimy jeźdźca w opanowaniu nerwów i wyrobieniu pewności prowadzenia.



Niektóre próby wyrabiają brawurę i szybką orientację motocyklisty.



łen najlepszych chęci zawodnik ubył. Czyż to jest celem organizatorów zawodów i P. Z. M.

Bardziej jeszcze jaskrawo wygląda ta „konkurencja w kategorii II tj. motocyklach z przyczepkami.

Startuje np. B. M. W. model R5, pojemność 500 cm. sterowanie górne, szybkość regulaminowa np. 50 klm/godz. i Harley Dav. model 1930 pojemność 1200 cm. sterowanie dolne, szybkość regulaminowa 60 klm/godz. w tym wypadku komentarze są zbyteczne, konkurencja dla B. W. M. zwłaszcza przy niższej szybkości żadna.

Czyż w tych warunkach jest do pomyślenia start Harleya?

Reasumując powyższe, sądzimy że należy odstąpić od bezkrytycznego stosowania regulaminu sportowego F. I. C. M. a regulaminy zawodów przystosować do życia tj. klasyfikacje przeprowadzać według istotnych wartości maszyny, handicapując maszyny zużyte i nowych zawodników, co niewątpliwie zachęci ich do brania udziału w zawodach motocyklowych.

Jeżeli rozwój sportu motocyklowego leży nam na sercu, weźmy powyższe uwagi, pod rozwagę.

Sprawa nagród także bardzo wiele pozostawia do życzenia. W istniejącym stanie rzeczy, nagrody kumu-



Odpoczynek jest rzeczą pożyteczną w różnych sytuacjach i położeniach.

lują nieliczni wybrani, dla których otrzymanie jeszcze jednego kryształu czy też pucharu, dawno już przestało być atrakcją i którzy prawdziwy kłopot mają z wyzyskaniem tych bezużytecznych i nikomu niepotrzebnych rzeczy.

Sprawie nagród organizatorzy powinni poświęcić więcej uwagi jak dotychczas.

Równie ważną a nawet palącą sprawą jest rozwiązanie sprawy maszyn i zawodników fabrycznych.

Formalnie nie możemy w tej chwili twierdzić że tacy zawodnicy biorą udział w zawodach motocyklowych sportowych i konkurują na tych samych warunkach z amatorami, życiowo jednak fakt istnienia takich zawodników jest notorycznie znany.

Zawodnicy fabryczni miast dawać amatorom handicap otrzymują go od nich. Czy może być mowa o równych szansach między nimi?

Startująca maszyna fabryczna zostaje do tego startu fabrycznie przygotowana bez względu na koszty tego przygotowania i w niczym (poza wyglądem zewnętrznym) nie przypomina takiej samej maszyny seryjnej.

Gdyby przygotowanie to ograniczyło się tylko do istotnego i jaknajstaranniejszego przejrzenia to jakkolwiek (ze względu na wysokie koszty) zmniejszałoby szanse współzawodników, byłoby wytłomaczalnem, ale przygotowanie sięgające aż zmian konstrukcyjnych, przekreśla szanse zawodników startujących w tej samej kategorii i klasie.

Mówiąc o zmianach konstrukcyjnych mamy na myśli podwyższenie szybkości, co znów jest rzeczą notorycznie znaną.

Kolosalne znaczenie dla osiągnięcia wyników ma wyposażenie zawodników i ich maszyn: zawodnik amator w niczym nie może konkurować wyposażeniem z zawodnikiem wyposażonym przez fabrykę. Wyposażenie to polega w pierwszym rzędzie na dostarczeniu maszyny z którą zawodnik liczyć się musi tylko o tyle aby dojechać do mety, co stanie się z nią później martwi się fabryka nie zawodnik. Jakie to ma znaczenie podczas zawodów każdy kto choćby raz brał udział w jakichkolwiek zawodach wie dobrze.

Uczestnicy Raidu Szlakiem Marszałka, przypominają sobie zapewne bardzo dokładnie z jakim zdziwieniem patrzyli na zawodników jadących na maszynach, które nie były ich własnością, przypominają sobie także efekty tej jazdy w postaci rozbitych maszyn, połamanych widelców, ram itp., pamiętamy stosy szmelcu (który tak niedawno był jeszcze pierwszorzędną maszyną) na samochodach obsługi technicznej.

Pamiętamy przesadne (niejednokrotnie) przygotowanie części zapasowych w tych maszynach, na co żaden



Przyszli mistrzowie.

z amatorów pozwolić sobie nie może. Czyż do pomyślenia dla któregokolwiek z nas jest aby na każdym etapie zawodów zmieniać świece a wymienione poprostu wyrzucać do rowu aby nie obciążać się niemi? Czyż do pomyślenia aby przebitą dętkę po zastąpieniu jej nową zostawić na szosie?

Czyż którykolwiek z nas może pozwolić sobie na zabieranie do wózka maszyny mechanika, którego diety i pensje opłaca fabryka?

W tych warunkach nie może być konkurencji w znaczeniu sportowym.

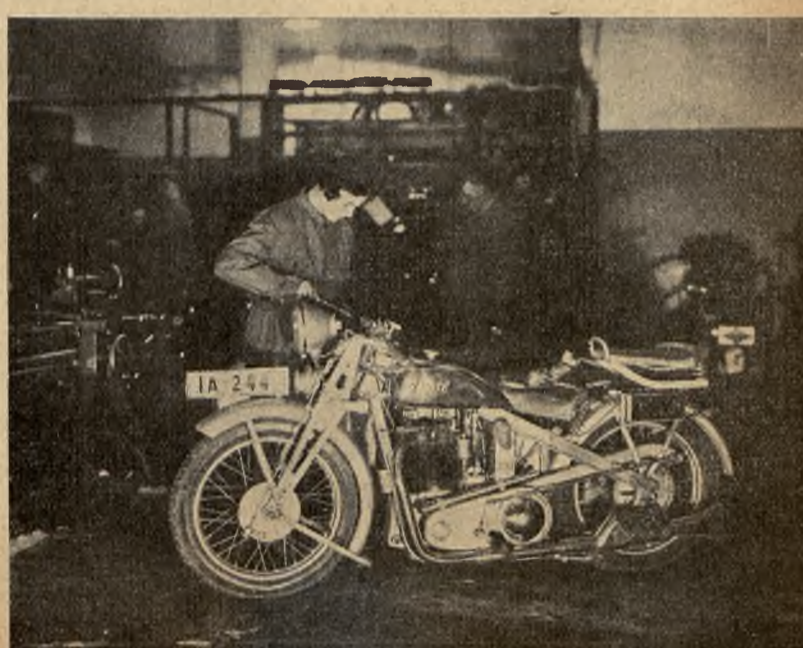
Oceniamy bardzo wysoko umiejętność jazdy tych zawodników, oceniamy również Ich poświęcenie i ryzyko, ale konkurować z nimi ze względów zasadniczych nie jesteśmy w stanie i dlatego w większości od konkurencji (problematycznej zresztą) powstrzymujemy się nie biorąc udziału w zawodach.

Czyż nie jest to szkodliwe dla sportu motocyklowego.

Zapewne każdy z nas, w którym istnieje chęć rywalizacji sportowej, jechał, bez nagród, ale nie bez znaczenia dla zwycięzców zawodów (w większości tak się składa że są to zawodnicy w ten czy inny sposób subsydiowani) jest fakt otrzymywania nagród o których regulamin nie mówi a które przedstawiają konkretną wartość.

Jeśli chcemy rozbudowy sportu motocyklowego, jeśli jego propaganda jest naszym celem, musimy zrobić wszystko aby ten stan rzeczy uległ zmianie, jeśli nie zmieni się regulaminów jeśli nie wyrówna się szans, należy o sporcie motocyklowym zapomnieć. *B. W.*

„zmotoryzowana" pani nie boi się „brudnej" pracy w warsztacie.



Dział oficjalny P. Z. M.

Wyciąg z Komunikatu Zarz. P. Z. M. Nr. 6 i 7/38

Usprawnienie współpracy.

Dla usprawnienie współpracy P. Z. M. i klubów zrzeszonych Zarząd Polskiego Związku Motocyklowego podaje do zastosowania się następujące wytyczne:

a) Regulaminy zawodów sportowych, które umieszczone zostały w kalendarzu sportowym P. Z. M. na r. 1938 (ogólno-polskie, międzyklubowe, i wszystkie dochodowe), powinny być nadsyłane w dwóch egzemplarzach do sekretariatu P. Z. M. do zatwierdzenia przez kapitana sportowego, najpóźniej na 3 tygodnie przed terminem zawodów.

O udzielenie przez Zarząd P. Z. M. zezwolenia na odwołanie zawodów podanych w kalendarzu sportowym na r. 1938 zainteresowane kluby powinny zwracać się do P. Z. M. na 3 tygodnie przed terminem ich odbycia się, podając szczegółowe motywy niemożności zorganizowania zawodów.

W wypadku odwołania zawodów sportowych zainteresowany klub powinien o tym zawiadomić wszystkie kluby zrzeszone w P. Z. M. przynajmniej na 10 dni przed ich terminem.

W wypadku nagłego odwołania zawodów z przyczyn od organizatorów niezależnych (niepogoda itp.), zainteresowane kluby powinny być powiadomione o tym telegraficznie.

Kluby, które pragną zorganizować zawody niezgłoszone do kalendarza sportowego powinny zwrócić się do P. Z. M. z wnioskiem o udzielenie zezwolenia, na 4 tygodnie przed projektowanym terminem zawodów, przesyłając równocześnie w dwóch egzemplarzach projekt regulaminu tych zawodów i podając czy będą pobierane opłaty od widzów.

O uzyskaniu zezwolenia na urządzenie zawodów nieumieszczonych w kalendarzu sportowym powinien klub organizujący powiadomić niezwłocznie wszystkie kluby zrzeszone w P. Z. M. Zwraca się uwagę klubom organizującym jakiekolwiek zawody, aby celem uniknięcia zbytecznych kosztów, nie oddawały do druku regulaminów przed ich zatwierdzeniem przez P. Z. M.

b) Wobec zdarzających się w roku ubiegłym wypadków nadsyłania do P. Z. M. przez Kluby korespondencji w sprawie organizowania zawodów — w przeddzień ich odbycia się, Zarząd P. Z. M. uprzedza, że wszystkie listy związane z organizacją zawodów powinny wpływać do sekretariatu P. Z. M. nie później jak na 4 dni przed terminem odbycia się zawodów (nie dotyczy to regulaminu zawodów), w przeciwnym bowiem wypadku sprawy zawarte w korespondencji mogą pozostać bez załatwienia.

W ciągu dwóch tygodni po odbyciu się zawodów klub organizujący te zawody powinien nadesłać do sekretariatu Polskiego Związku Motocyklowego sprawozdanie sportowo-finansowe na specjalnych formularzach P. Z. M.; jednocześnie powinna być wpłacona na konto P. K. O. 22.680 od zawodów dochodowych odpowiednia oplata.

c) Zarządy klubów zrzeszonych nadeślą do sekretariatu P. Z. M. zapotrzebowania na druki: sprawozdań sportowo-finansowych, zgłoszeń o licencje sportowe, blankiety wpłat na P. K. O. i zgłoszenia o tryptyki, carnety i międzynarodowe świadectwa drogowe.

Zgłoszenia o licencje sportowe powinny być nadsyłane do sekretariatu P. Z. M. na dokładnie wypełnionych obustronnie formularzach P. Z. M. z jednoczesnym uiszczeniem na konto P. K. O. 22.680 odpowiednich opłat.

Zapotrzebowanie na tryptyki, carnety i międzynarodowe świadectwa drogowe należy nadsyłać do sekretariatu P. Z. M. na specjalnych formularzach, które wysyłane są klubom na żądanie. Niezależnie od wypełnienia formularzy klub w liście, przy którym je załącza powinien podać dokładnie imię, nazwisko i adres prywatny członka zgłaszającego zapotrzebowanie, oraz wymienić jakie dokumenty chce on otrzymać i na jakie państwa mają być wystawione.

Formularze na tryptyki i carnety, powinny być wypełnione i podpisane przez właściciela motocykla; w formularzach tych nie należy wypełniać rubryk odnośnie terminów ważności, dokumentów i daty wystawienia.

Do formularza na międzynarodowe pozwolenia na prowadzenie należy dołączyć krajowe pozwolenia na prowadzenie, oraz dwie fotografie.

Do formularza na międzynarodowe świadectwo motocyklowe nlaeży dołączyć krajowy dowód rejestracyjny.

Przy nadsyłaniu zapotrzebowań na tryptyki, carnety i międzynarodowe świadectwa można dołączyć dowód wpłaty odpowiedniej sumy na konto P. K. O. 22.680 dla przyśpieszenia wydania dokumentu. Dowód ten będzie zwracany niezwłocznie po uskutecznieniu odpowiedniej adnotacji w księgach P. Z. M. Zarząd P. Z. M. zwraca uwagę, że bez jednoczesnego uregulowania należności nie będzie mógł wcześniej załatwić sprawy otrzymania tryptyków, dopóki nie nadejdzie odpowiednie zawiadomienie z P. K. O., w interesie więc osób zgłaszających się po powyższe dokumenty jest dołączenie do zapotrzebowania dowodów odpowiedniej wpłaty.

Po otrzymaniu wyżej wymienionych danych, sekretariat P. Z. M. kieruje je z odpowiednim listem do Automobilklubu Polski w celu wystawienia dokumentów i przesłania ich bezpośredniego do Zarządu odpowiedniego klubu.

Zwraca się uwagę na konieczność dokładnego wypełniania wszelkich formalności dla uniknięcia zbytecznej straty czasu i dodatkowych kosztów.

Zarząd klubu po otrzymaniu dokumentów wydaje je właścicielowi, który powinien stwierdzić ich odbiór, jak również podpisać te dokumenty w odpowiednich miejscach. Należy również dokładnie pouczyć właściciela tryptyku lub carnetu o sposobie korzystania z nich, terminie zwrotu i odpowiedzialności, jaką ponosi wrazie niedokonania wszystkich formalności lub niedotrzymania terminu zwrotu.

Zarządy klubów będą prowadzić dokładną ewidencję wszystkich wydanych tryptyków i carnetów z uwzględnieniem odpowiednich danych i specjalnym zwróceniem uwagi na termin ważności (okres jednego roku od daty wystawienia).

W okresie jednego miesiąca przed upłynięciem terminu ważności klub wzywa właściciela dokumentu do zwrotu w odpowiednim czasie, przypominając o rygorach, jakie będą stosowane wrazie niedopełnienia formalności. Po otrzymaniu wykorzystanych dokumentów należy dokładnie sprawdzić, czy wszystkie przepisy instrukcji o korzystaniu z tryptyków i carnetów zostały dopełnione i następnie z odpowiednim listem przesłać je do P. Z. M., wskazując sposób w jaki ma być przekazana kaucja (możliwie na P. K. O.), oraz zwrócone zobowiązanie właściciela. Sekretariat P. Z. M. przekazuje odpowiednie dane do Automobilklubu Polski, który po sprawdzeniu dokumentów i terminów ich ważności przeprowadza ostateczną likwidację. Zarząd P. Z. M. nakłada odpowiedzialność na Zarządy klubów zrzeszonych za dokładne przestrzeganie wyżej podanych przepisów i zaleca stosowanie do członków, nie wykonujących wydanych, odpowiednich rygorów.

Pożądanym jest, aby sprawy tryptyków i carnetów były oddane pod kompetencje skarbnika klubu. Sprawy te są bardzo ważne ze względu na konieczność uniknięcia nieporozumień z odpowiednimi władzami i instytucjami państwowymi, zainteresowanymi w wydaniu danego dokumentu.

Zaznacza się, że Zarząd P. Z. M. będzie załatwiał sprawy tryptyków i carnetów po otrzymaniu odpowiedniego listu klubu i uskutecznieniu wpłaty, nie będzie natomiast uwzględniał zgłoszeń poszczególnych osób. Jest to ważne z uwagi na konieczność stwierdzenia przez klub lojalnego wypełnienia przez członka swych zobowiązań i przyjęcia za niego odpowiedzialności.

d) Zarząd P. Z. M. zwraca uwagę klubom zrzeszonym na konieczność ścisłego przestrzegania przepisów regulaminu sportowego i zaleceń Zarządu P. Z. M. w odniesieniu do:

1) konieczności uzyskania zezwolenia na urządzanie zawodów i zatwierdzenia regulaminów;
2) zakazu startowania członków klubów w zawodach, na które organizatorzy nie uzyskali zezwolenia P. Z. M. i których regulaminy nie zostały zatwierdzone przez kapitana sportowego P. Z. M.;
3) posiadanie przez zawodników licencji sportowych ważnych na rok bieżący.

Zaznacza się przy tym, że wrazie przekroczeń w tym kierunku będą stosowane odpowiednie rygory zarówno w stosunku do władz klubu, jak również i poszczególnych osób.

Zarządy klubów organizujące zawody zwrócą baczną uwagę, aby odpowiednie nagrody i plakiety były przygotowane przed zawodami i rozdane ich uczestnikom w dniu odbycia się zawodów. W wypadku niemożności dokonania klasyfikacji w dniu zawodów rozdanie nagród powinno nastąpić nie później jak w 7 dni po terminie zawodów.

e) Zarząd P. Z. M. zwraca uwagę klubów, że wszelka korespondencja kierowana do Ministerstw powinna być nadesłana do Polskiego Związku Motocyklowego w celu uzyskania odpowiedniej opinii. Za kierowanie przez kluby korespondencji bezpośrednio do odpowiednich urzędów będą stosowane rygory.

Zarząd P. Z. M. zabrania kategorycznie Zarządom klubów zrzeszonych lub ich członkom bezpośredniego zwracania się (z pominięciem P. Z. M.) do Związków lub Klubów Motocyklowych zagranicznych w jakichkolwiek sprawach zaznaczając, że w stosunku do nieprzestrzegających powyższego zarządzenia będą stosowane odpowiednie rygory. Nadmienia się, że korespondencja kierowana bezpośrednio zagranicę jest zwracana przez adresatów do P. Z. M.

f) Do komunikatu niniejszego załączona jest aktualna lista klubów zrzeszonych wraz z adresami ułożona w alfabetycznej kolejności miast, w których kluby posiadają swoje siedziby. O wszelkich zmianach w adresach odnośne kluby powinny zawiadamiać listownie Sekretariat P. Z. M. powiadamiając jednocześnie o tym wszystkie kluby zrzeszone.

g) Zarządy klubów zrzeszonych proszone są o poruszanie w korespondencji z P. Z. M. poszczególnych spraw i zagadnień w oddzielnych listach co ułatwi ich załatwianie przez odpowiednich członków Zarządu, którym sprawy te są powierzane.

Legitymacje na ulgowy przewóz motocykli.

Zarząd P. Z. M. przypomina, że wydawane są legitymacje uprawniające do ulgowego przewozu motocykli kolejami państwowymi. Opłata za każdą legitymację nową i za przedłużenie na rok następny wynosi po 1 zł. i powinna być wpłacana na konto P. Z. M. w P. K. O. nr 22.680 jednocześnie z zapotrzebowaniem legitymacji.

Blankiety legitymacji nowych przed nadesłaniem w celu potwierdzenia do P. Z. M. powinny być wypełniane pismem maszynowym (imię, nazwisko, nr prawa jazdy, instytucja jaka je wydała). Pieczątka podłużna z nazwą i siedzibą klubu (bez znaku klubowego), powinna być umieszczona w odpowiednim miejscu legitymacji; fotografia o określonym formacie wykonana na jasnym tle (bez nakrycia głowy), powinna być starannie naklejona. Legitymacje mają być podpisane przez prezesa lub viceprezesa klubu sekcji motocyklowej, oraz właściciela legitymacji w oznaczonych miejscach.

Tak wypełnione blankiety po nadesłaniu do P. Z. M. zostaną odpowiednio ostemplowane i po wciągnięciu do ewidencji niezwłocznie zwrócone klubom. Kluby powinny prowadzić ścisłą ewidencję wydanych legitymacji kolejowych.

Zaznacza się, że legitymacja bez pieczęci P. Z. M. jest nieważna. Zarządy klubów nadeślą legitymacje już wydane swym członkom do sekretariatu P. Z. M. w celu przedłużenia ich ważności na r. 1938.

Międzynarodowy Regulamin Sportowy.

Nakładem Polskiego Związku Motocyklowego wydany został w tłumaczeniu polskim „Międzynarodowy Regulamin Sportowy F. I. C. M.". Zarządy klubów zrzeszonych nadeślą do P. Z. M. zapotrzebowanie na powyższy regulamin, wpłacając na konto P. K. O. 22.680 należności licząc po 2.50 zł. za 1 egzemplarz. Każdy klub zrzeszony powinien posiadać odpowiednią ilość tych regulaminów, które będą obowiązywać przy organizowaniu zawodów 1938 r.

Książeczki turystyczne.

Zarząd Polskiego Związku Motocyklowego wydał odpowiednią ilość książeczek turystycznych, których posiadanie obowiązuje biorących udział w Mistrzostwach Turystycznych zgodnie z Art. 26 Regulaminu Turystycznego P. Z. M. z dnia 24 luty 1938 r. przesłanego przy komunikacie Zarządu P. Z. M. nr 4/38 z dnia 25 lutego 1938 r. W związku z tym Zarządy wszystkich klubów zapotrzebują odpowiednią ilość tych książeczek, podając nazwiska i imiona członków reflektujących na ich nabycie, oraz wpłacając po zł. 1.50 za każdą książkę na konto P. K. O. 22.680.

Legitymacje i zaświadczenia na ulgowy przejazd zawodników.

Zarząd P. Z. M. wydaje osobom urzędowym na zawodach i zawodnikom legitymacje i zaświadczenia na ulgowy przejazd kolejami państwowymi ze zniżką od 33% do 75%. W związku z tym kluby nadeślą do P. Z. M. w najbliższym czasie zapotrzebowania na legitymacje podając: imię, nazwisko, funkcja urzędowa (zawodnik, osoba urzędowa), data urodzenia, stosunek do służby wojskowej, miejsce zamieszkania i dołączą fotografie o wymiarze 37 × 52 mm na jasnym tle bez nakrycia głowy.

Zapotrzebowania na zaświadczenia na każdorazowy przejazd ulgowy należy nadsyłać do P. Z. M. przynajmniej na 7 dni przed zawodami, podając: imię i nazwisko, dokładny adres, nr posiadanej legitymacji W. F., nazwę klubu organizującego zawody, termin ważności zaświadczenia, stacje kolejowe (wyjazdowa i dojazdowa). Wysokość ulg będzie każdorazowo określana przez Zarząd P. Z. M. jednocześnie przy zatwierdzaniu regulaminu na dane zawody.

Opłaty za legitymacje wynoszą: gr 20 i za każde zaświadczenie gr 20; opłaty te należy wpłacać na konto P. K. O. 22.680 jednocześnie z zapotrzebowaniem zaświadczeń i legitymacji.

Sprawy sportowe.

b) Zarząd Polskiego Związku Motocyklowego zaleca organizowanie Zjazdów Turystycznych na większe imprezy motocyklowe (w ramach tych imprez), jednak bez przyznawania plakiet. Zjazd taki organizator wpisze uczestnikom do książeczek turystycznych, co posłuży do klasyfikacji Mistrzostw Turystycznych Polski.

g) Na zasadzie obserwacji zawodów organizowanych w roku ubiegłym i na zasadzie sprawozdań z odbytych imprez, zostało stwierdzone, że nazwiska zawodników powtarzają się niezmiennie; brak nowych zawodników w sposób rażący daje się zauważyć, na co zdaniem Komisji Sportowej, wpływa niewłaściwa klasyfikacja.

W celu umożliwienia brania udziału w konkurencji młodym i nowym zawodnikom, Komisja Sportowa wprowadza następujące zmiany do regulaminów sportowych zawodów motocyklowych organizowanych za zezwoleniem P. Z. M.

1. W każdej imprezie motocyklowej (z wyłączeniem wyścigów), zostają wprowadzone dwie równoległe konkurencje
   dla juniorów (posiadaczy licencji juniorów),
   dla seniorów (posiadaczy licencji seniorów).

Wszystkie warunki regulaminu obowiązują jednakowo seniorów i juniorów (szybkości, podział na kategorie i klasy itp.).

2. Do podziału na klasy wprowadza się klasę do 125 ccm.
3. Nagrody w klasach zostają skasowane.
4. Klauzula o zapisaniu do danej klasy co najmniej 3 zawodników zostaje skasowana.
5. Na miejsce skasowanych nagród w klasach zostają przyznawane nagrody w ogólnej klasyfikacji, równolegle dla juniorów i seniorów.

O zdobytym miejscu w ogólnej klasyfikacji decyduje suma zdobytych punktów.

Organizatorzy imprez muszą uwzględnić powyższe zmiany w opracowanych przez siebie regulaminach, gdyż tylko takie regulaminy będą zatwierdzane przez P. Z. M.

Przyjęcie nowych klubów.

W poczet członków P. Z. M. zostały przyjęte następujące kluby:

Motocyklowy Klub Związku Strzeleckiego — Baranowicze, ul. Wileńska 92, WPan Wacław Czyczyński.

Motocyklowy Klub Związku Strzeleckiego — Borysław, skrz. pocz. 60.

Motocyklowy Klub Związku Strzeleckiego — Dubno, Wydział Powiatowy, WPan W. Śnieżko-Błocki.

Lidzki Klub Motorowy — Lida, ul. 3 Maja 50.

Klub Sportowy „Slavia" Sekcja Motocyklowa — Ruda Śląska, ul. 3 Maja 13 m. 11.

Stanisławowski Klub Motocyklistów — Stanisławów, Gazownia Miejska, WPan Adam Kurowski.

Moto-Klub w Szopienicach, ul. Kościuszki 11, WPan Józef Chrobok.

Następujące kluby zgłosiły się o przyjęcie do Polskiego Związku Motocyklowego:

Sekcja Motocyklowa Kolejowego Przysposobienia Wojskowego w Poznaniu, Główne Warsztaty.

Motocyklowy Klub Związku Strzeleckiego w Ostrowcu Świętokrzyskim.

Klub Motocyklowy Związku Rezerwistów „Polesie" w Pińsku, ul. 84 P. S. P. nr 38/36.

Moto-Klub w Rawiczu, ul. Paderewskiego 10.

Sekcja Motocyklowa Zw. Prac. Umysłow. Polskich Zakładów „Philips", Warszawa, ul. Karolkowa 36/44.

Wojskowo - Strzelecki Klub Sportowy „Pancerni", Sekcja Motorowa — Żurawica.

Propaganda sportu motocyklowego.

Stosownie do zapowiedzi w komunikacie nr 6/38, Zarząd P. Z. M. podaje następujące wytyczne propagandy do wiadomości i wykonania.

1. Zarządy klubów wyznaczą 1-go członka Zarządu, który kierować będzie wyłącznie propagandą motocyklizmu. Nazwisko tego członka wraz z jego adresem należy niezwłocznie nadesłać do P. Z. M.

2. Zarządy Klubów przystąpią do organizacji „miesięcy propagandy", które należy urządzić w lipcu lub w sierpniu rb. Sprężyste przeprowadzenie tej akcji leży we własnym interesie klubów w związku z napływem nowych członków, co zostało już zaobserwowane w jednym z klubów, który taki miesiąc propagandowy urządził:

Na program miesiąca propagandowego składa się:

a) propaganda w prasie miejscowej i radio,
b) wycieczki turystyczno-krajoznawcze urządzane w dnie świąteczne przy udziale niezrzeszonych,
c) przyjmowanie nowych członków do klubu bez opłaty za wpisowe,
d) kursy dla kierowców motocyklowych, bezpłatne dla początkujących, ewentualnie dla zaawansowanych przy współudziale czołowych zawodników klubu oraz firm motocyklowych,
e) lekka impreza motocyklowa dostępna również dla zawodników niezrzeszonych.

Zarząd Polskiego Związku Motocyklowego przykłada specjalną wagę do sprężystego wykonania nakreślonego programu. Jednocześnie prosimy o nadesłanie szczegółowych informacji o przebiegu i wynikach przeprowadzonej akcji.

Propaganda zagraniczna.

Redakcja tygodników francuskich „Moto Revue" i „L'Actualite Automobile" w Paryżu zwróciła się za pośrednictwem P. B. P. „Orbis" do Polskiego Związku Motocyklowego z prośbą o dostarczenie jej materiału fotograficznego imprez motocyklowych jakie odbywają się na terenie Polski.

Wydawnictwa te proszą, aby fotografie były opisane w formie krótkich artykułów, które będą umieszczone w wymienionych tygodnikach gratisowo. Dział Propagandy P. Z. M. zwraca się z prośbą o nadsyłanie zdjęć wraz z objaśniającymi notatkami pod adresem sekretariatu P. Z. M. (Warszawa, Al. Szucha 29).

Numery tych tygodników z zamieszczonymi zdjęciami zostaną przesłane autorom zdjęć.

Zmiana terminu „Grand Prix" Polski.

Międzynarodowe Wyścigi Motocyklowe o Grand Prix Polski zostały odwołane z powodu uroczystości jakie odbyły się w dniu 19 czerwca br. w związku z przewiezieniem relikwii św. Andrzeja Boboli.

Nowy termin Grand Prix ustalony został na dzień 25 września br. i jest zatwierdzony przez F. I. C. M. Zawody te odbędą się w Warszawie na trasie pod Bielanami.

PRENUMERATA:

Rocznie . . . . zł 5.00
Półrocznie . . . . . . zł 3.00
Konto rozrachunkowe (tylko dla wpłat prenumeraty) Warszawa I, nr 247.

REDAKCJA:

Redaktor przyjmuje w lokalu Polskiego Związku Motocyklowego po uprzednim telefonicznym porozumieniu się z zainteresowanymi. Telefon 7.15-30 lub Nr. 4-14-56.

ADMINISTRACJA:

Administracja jest czynna w poniedziałki, środy i piątki od godz. 18—21, Aleja Szucha 29. Konto w P. K. O. Nr 22.680.

Redaktor odpowiedzialny: JÓZEF MACHNIK. WYDAWCA: POLSKI ZWIĄZEK MOTOCYKLOWY.

Zakł. Graf. „DRUKPRASA" Sp. z ogr. odp. Nowy-Świat 54, tel. 615-56 i 242-40.



TABELA POLECAJĄCA

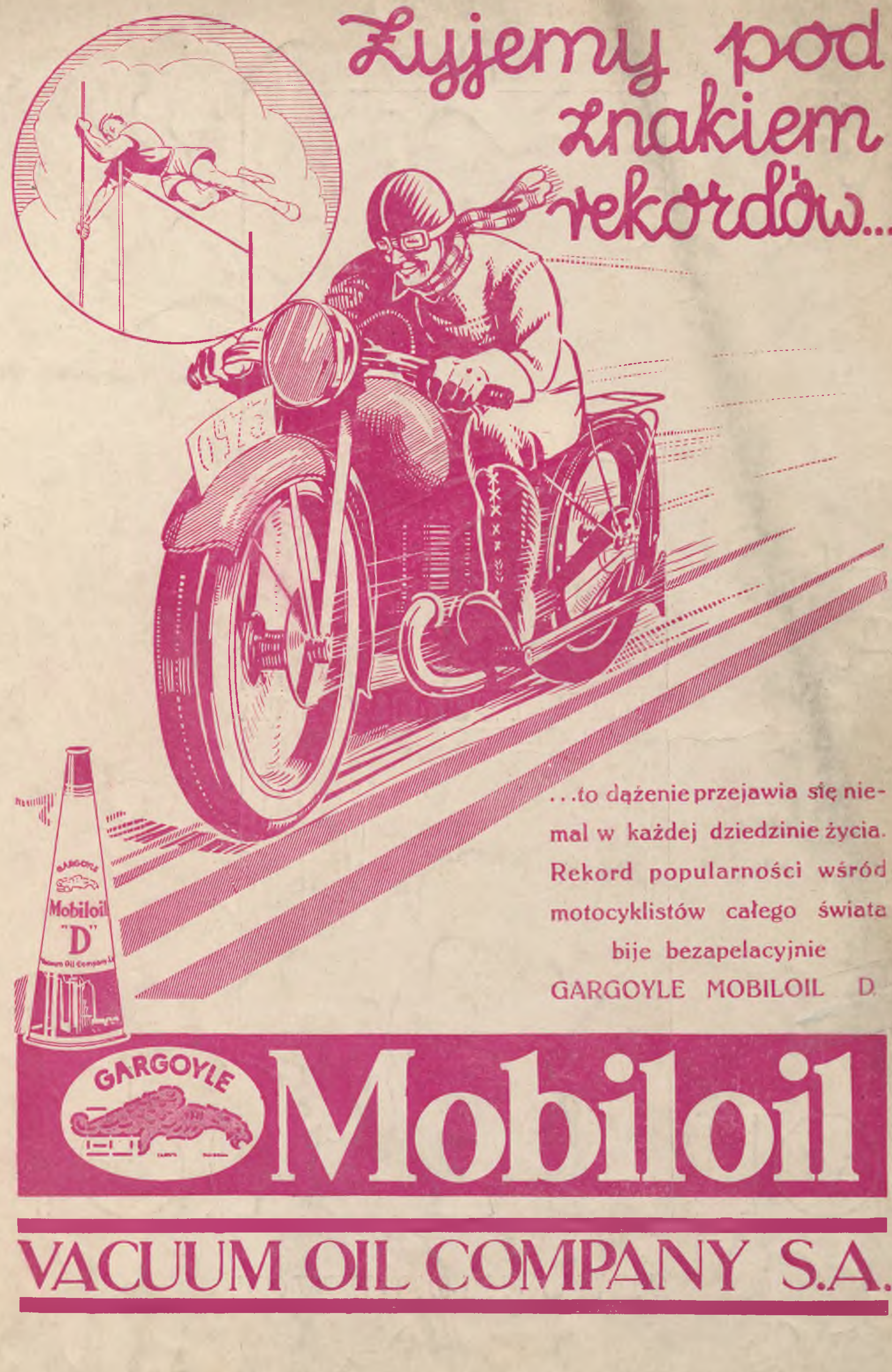
POLMIN

UŁATWIA DOBÓR

WŁAŚCIWYCH

OLEJÓW I SMARÓW

SAMOCHODOWYCH


Żyjemy pod znakiem rekordów...
Mobiloil
"D"
...to dążenie przejawia się niemal w każdej dziedzinie życia. Rekord popularności wśród motocyklistów całego świata bije bezapelacyjnie GARGOYLE MOBILOIL D.
GARGOYLE
Mobiloil
VACUUM OIL COMPANY S.A.